der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS

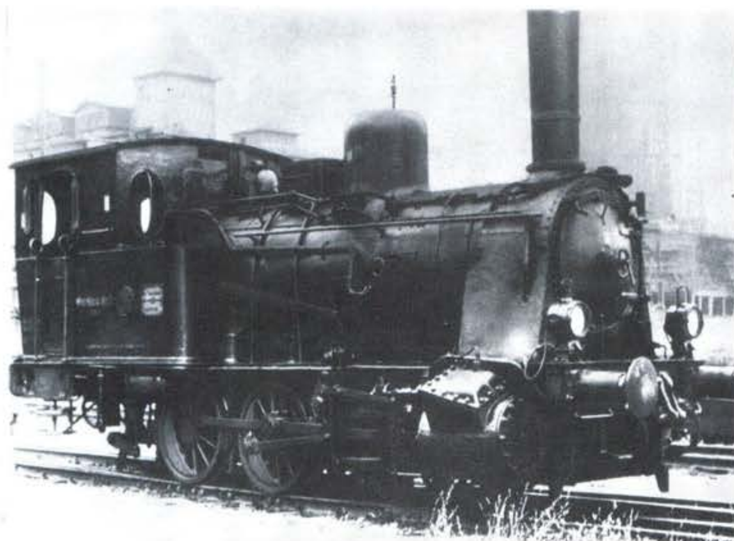


Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



JUNI
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M
32542

6/82



1

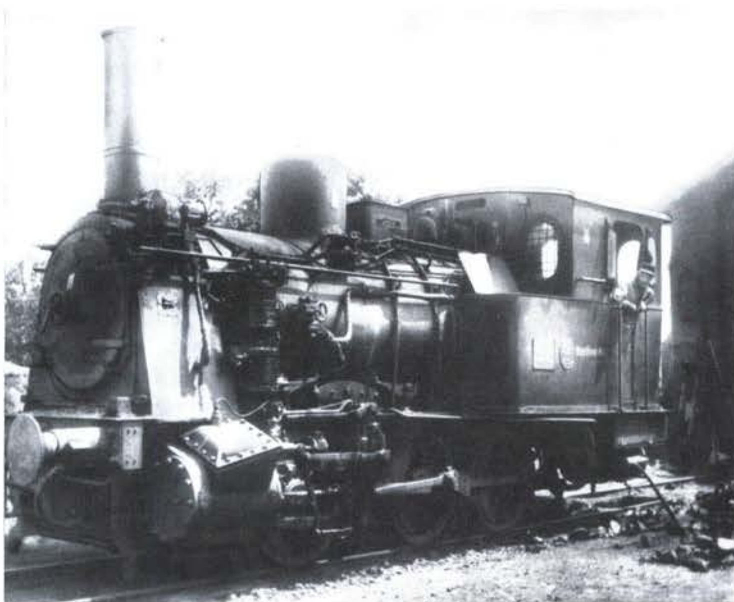
Werklokomotiven

In dieser Ausgabe stellen wir die bis 1970 eingesetzte Werklok 2 des VEB Karosseriewerk Aschersleben vor. Im November 1976 war diese Lok erst teilweise zerlegt.

Die Maschine wurde von der Hohenzollern AG in Düsseldorf mit der Fabrik-Nr. 1385 gebaut und ist am 4. Juli 1900 fertiggestellt worden. Die Betriebsgenehmigung erhielten die Kali- und Steinsalzbergwerke „Gewerkschaft Ludwig II" bei Staßfurt am 6. August 1900 vom Königlich-Preußischen Ober-Berg-Amt in Halle. In Staßfurt erfolgte dann auch am 14. Februar 1901 die Abnahmeuntersuchung. Bis mindestens zum März 1936 war die Lok dort eingesetzt. Die Bescheinigung einer Kesseluntersuchung vom September 1938 weist dann als Eigentümer die Kaliwerke Aschersleben mit dem Betriebsort Aschersleben aus. Im Juni 1955 mußte die kupferne Feuerbüchse durch eine stählerne ersetzt werden. Diese Reparatur führte der VEB Baumechanik Leipzig-Engelsdorf aus. Zu diesem Zeitpunkt war die Lok Eigentum des VEB Fahrzeugbau Aschersleben, der die Anschlußbahn der Kaliwerke übernommen hatte.

Nach einer L4 im Jahre 1960 konnte die Lok auf Antrag des VEB Karosseriewerk Halle, der den genannten Betrieb übernahm und nun Eigentümer der Lok geworden war, ab 5. Januar 1961 auf Reichsbahngleisen verkehren. Die letzte Untersuchung erhielt das Fahrzeug vom Dezember 1966 bis Januar 1967. Danach wurde keine Untersuchung mehr vorgesehen. Zwei Dieselloks vom Typ V 15 übernahmen alsbald die Transportaufgaben. Mit der gleichartigen Schwestermaschine (Werklok 1) wurde sie dann schließlich abgestellt.

Wolfgang Rexzeh, Berlin



2

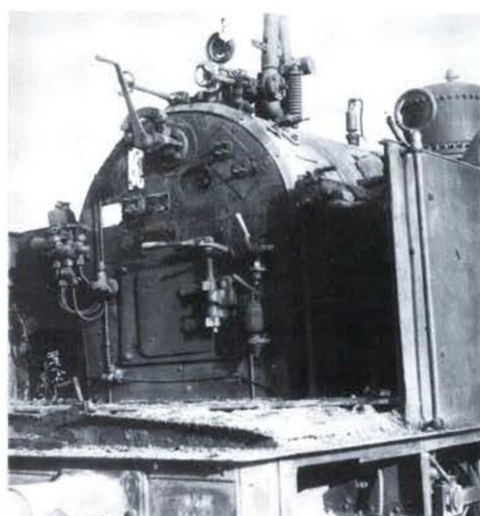
Bilder 1 und 2 *Hohenzollern-Lok im Betriebszustand um 1960.*

Bilder 3 und 4 *Im Jahre 1976 befand sich die Lok bereits teilweise zerlegt auf den Gleisanlagen der Anschlußbahn in Aschersleben.*

Fotos: W. Rexzeh, Berlin (2), Sammlung W. Rexzeh, Berlin (2)



3



4

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 5. 1982
Geplante Auslieferung: 14. 6. 1982



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

6 Juni 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

„Wer denkt schon an den Lokomotivführer, wenn der Zug keine Verspätung hat". Dieser bemerkenswerte Satz steht im Buch von Rudolf Kiefert „Die Versuchung". Doch wir alle sollten immer an die Frauen und Männer vom Vorbild denken, die dafür sorgen, daß mit rund 16 000 Reise- und Güterzügen, die täglich auf der Schiene sind, das Leben in unserer Republik pulsiert. Ihnen und auch den Straßenbahnern zum Ehrentag ein herzliches Dankeschön.

Foto: ZBDR

Rücktitel

In diesem Jahr wird das elektrifizierte Streckennetz der DR 140 km Zuwachs bekommen. Dies erfordert eine exakte Technologie — Bohrung für die Fundamente der Fahrleitungsmaste (Bild 1), Einbringen des Betons (Bild 2), Einfliegen der Fahrleitungsmaste (Bild 3), Fahrdrahtmontage (Bilder 4 und 5). Hohe Einsatzbereitschaft der Bau- und Montagekollektive mit moderner Technik sind ausschlaggebend für das erhöhte Tempo und die verbesserte Effektivität. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag auf Seite 189.

Fotos: I. Migura (2), ZBDR (3)

20 Jahre DMV der DDR

Festveranstaltung zum 20. Jahrestag des DMV in Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände unseres Verbandes haben in den vergangenen Wochen das 20jährige Bestehen des DMV der DDR in vielfältiger Art und Weise würdig begangen. Viele Freunde wurden dabei für ihre verdienstvolle ehrenamtliche Arbeit mit Auszeichnungen und Sachgeschenken geehrt.
Am 7. April 1982 fand im Kultursaal des Leipziger Hauptbahnhofes anläßlich dieses Jubiläums eine erweiterte Präsidiumssitzung statt. An gleicher Stätte war vor 20 Jahren — auf den Tag genau — der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet worden. Und viele Teilnehmer der Gründungsversammlung waren auch Gäste der feierlichen Veranstaltung des Präsidiums.
Der Präsident, Dr. Ehrhard Thiele, zog in seiner Ansprache eine eindrucksvolle Bilanz über die erfolgreiche Entwicklung und würdigte die großen Leistungen der Mitglieder und Funktionäre bei der Lösung der vielfältigen Aufgaben im Verbandsleben für eine sinnvolle und interessante Freizeitgestaltung. Dr. Thiele betonte, daß das Erreichte nur möglich war, weil der Verband in den zwei Jahrzehnten stets von der Partei der Arbeiterklasse, der SED, von den Organen der Gewerkschaft und des Staates, vom Zentralrat der FDJ und der Pionierorganisation „Ernst Thälmann", vom Ministerium für Volksbildung und nicht zuletzt vom Ministerium für Verkehrswesen und den Reichsbahndirektionen viel Aufmerksamkeit und hervorragende Unterstützung erfahren hat. Dafür bedankte sich der Präsident ganz herzlich.
Wenn unser Verband international ein so hohes Ansehen hat, dann beruht das u. a. auf dem erzielten Leistungsniveau der Modelle zu den internationalen Wettbewerben, den zahlreichen Ausstellungen und Sonderfahrten der Bezirksvorstände und vor allem der großzügigen Kinder- und Jugendarbeit. Mit neuen Verpflichtungen wird der 5. Verbandstag würdig vorbereitet.



Unser Bild von links nach rechts: Präsident Dr. Ehrhard Thiele, Generalsekretär Helmut Reinert, die Vizepräsidenten Prof. Harald Kurz und Günter Mai, der ehemalige langjährige Vorsitzende der Jugendkommission Martin Klemt, Achim Delang, Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission.
Foto: F. Seeger, Wernigerode

Langjährige und verdienstvolle Mitglieder und Funktionäre wurden mit Auszeichnungen und Sachgeschenken geehrt. In ihrem Namen bedankte sich Freund Achim Delang, Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission, und versicherte, daß sich alle auch künftig mit ganzer Kraft für eine interessante Verbandsarbeit einsetzen werden. Im weiteren Verlaufe der erweiterten Präsidiumssitzung wurden bei angeregten Gesprächen wertvolle Erfahrungen und schöne Erinnerungen ausgetauscht.

Gute Bilanz auf Bezirksdelegiertenkonferenzen

Eine sachliche Atmosphäre und optimistische Stimmung waren kennzeichnend für die Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV der DDR in Erfurt, Schwerin, Dresden und Cottbus. Das trifft ebenso zu für die Rechenschaftsberichte der Vorsitzenden wie auch für die Diskussionen der Delegierten der Arbeitsgemeinschaften über ihre Erfahrungen bei der Gestaltung eines interessanten Verbandslebens und der Lösung der Aufgaben der Bezirksorganisationen. Einstimmig wurden die Rechenschaftsberichte bestätigt, die Arbeitsentschließungen angenommen und die leitenden Gremien gewählt.

Erfurt: Dem Bezirksvorstand gehören 62 Arbeitsgemeinschaften an. Die Mitgliederzahl ist weiter gewachsen. Sie umfaßt jetzt 1340 Freunde, davon 174 Schülermitglieder. Sieben Arbeitsgemeinschaften sind neu gegründet worden. Im Wettbewerb verbesserte sich Erfurt vom fünften Platz im Jahre 1980 auf den ersten Platz im Gesamtverband. Als Vorsitzender und Sekretär wurden wiederum die Freunde Herbert Marktscheffel und Peter Reichardt bestätigt.
Schwerin: Hier bestehen 15 Arbeitsgemeinschaften mit 361 Mitgliedern, davon 65 Schülern. Rund 1600 Stunden wurden in der volkswirtschaftlichen Masseninitiative geleistet. Acht gut besuchte Ausstellungen fanden statt. An der Delegiertenkonferenz nahmen auch der Präsident der Rbd Joachim Buhlke und der Leiter des Reichsbahnamtes Güstrow Hans Tack — beide sind engagierte Verbandsmitglieder — teil. Als Vorsitzender wurde Heinz Servass, Leiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Schwerin, und als Sekretär wieder Bernhard Westphal gewählt.
Dresden: Die 69 Arbeitsgemeinschaften mit 1599 Mitgliedern leisteten einen guten Beitrag zur positiven Bilanz. Im Jahre 1981 wurden u. a. 27 000 Stunden in der volkswirtschaftlichen Masseninitiative erbracht. Die Freunde Lothar Krause und Wilfried Liebschner erhielten wieder das Vertrauen als Vorsitzender bzw. als Sekretär. Mit einem Ball fand dieser schöne Tag seinen Abschluß.
Cottbus: Insgesamt ist vom Bezirksvorstand, den Kommissionen und den 29 Arbeitsgemeinschaften, die 700 Mitglieder, davon 99 Schüler, zählen, in der vergangenen Wahlperiode eine intensive und konstruktive Arbeit geleistet worden, die sich würdig in die 20jährige Bilanz einreiht. Die Diskussion zeugte vom gewachsenen Niveau, insbesondere in der Kinder- und Jugendarbeit, in der Traditionspflege, von den Fortschritten in den AG beim Bau von Anlagen und Modellen. Das Vertrauen als Vorsitzender und Sekretär erhielten wieder die Freunde Horst Kieschke und Rudolf Starus.

R. H.

ULRICH HÖGER, Perleberg und ERICH PREUSS (DMV), Berlin

Die Prignitzer Eisenbahn

Vorgeschichte

Die Prignitz ist eine flachwellige Sandlandschaft, die sich zwischen der Elbe und der Dosse erstreckt. Einst war es der nordwestliche Teil der preußischen Provinz Brandenburg. Mit Bildung der politischen Bezirke im Jahre 1952 gehört die Prignitz mit dem Kreis Perleberg zum Bezirk Schwerin, mit den Kreisen Pritzwalk, Wittstock und Kyritz zum Bezirk Potsdam.

Dieses Gebiet lag bereits vor Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn so günstig, daß zahlreiche Extraposten — das waren Postfahrten, die neben den ständigen Kursen verkehrten — die Landstraßen der Prignitz belebten.

Dieser Verkehr wurde durch den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn empfindlich gestört. Am 28. Januar 1841 erhielt ein Komitee von der Preußischen Regierung die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Berlin, worauf die beteiligten Regierungen einen Staatsvertrag über diese Bahn abschlossen. Der erste Zug durchfuhr am 15. Dezember 1846 die 287 km lange Strecke Berlin—Hamburg in neun Stunden und 15 Minuten. Zugleich ging der Landstraßenverkehr zurück. Der Handel konzentrierte sich auf die beiden Großstädte Berlin und Hamburg. Warum sollte man sich der Zwischenlager in Perleberg bedienen?

Diese Entwicklung sahen die Stadtväter in der Prignitz, und sie bemühten sich, wenigstens eine andere Eisenbahnverbindung zu erhalten. So wurden mehrere Projekte erörtert, die jedoch nie verwirklicht worden sind, da meist die erforderlichen finanziellen Mittel fehlten.

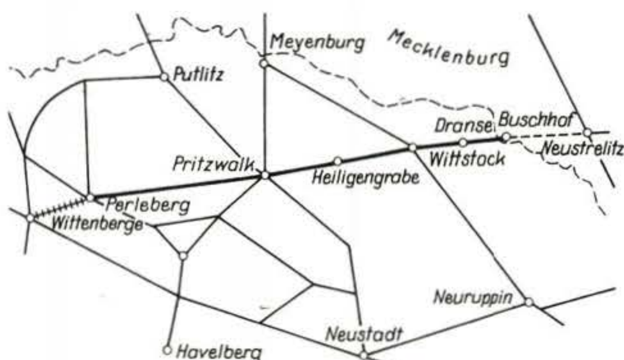


Bild 1 Die Lage der Prignitzer Eisenbahn im Netz Zustand um 1935



Bild 2 Das Werkstättenpersonal im Jahre 1895

Ganz anders sah es dann ab 1878 aus: Die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 gestattete einfacheren Bau, bescheidene Einrichtungen und sparsamen Betrieb, war also auf solche Eisenbahnen gerichtet, die — als Hauptbahn betrieben — wenig rentabel gewesen wären.

Ende der 70er Jahre bildeten sich zwei Komitees, das „Comité des Prignitzbahn-Projekts", dessen Mitglieder die Eisenbahn von Wittenberge nach Wittstock befürworteten, und ein anderes Komitee, das für eine Eisenbahn von Neustadt (Dosse) oder Zernitz nach Meyenburg eintrat. Beide Komitees arbeiteten gegeneinander, so daß die Finanzierung beider Projekte unmöglich wurde. Das Komitee für das Prignitzbahn-Projekt löste sich im Jahre 1881 auf. Inzwischen hatte sich die Stadt Perleberg um die Konzession einer Eisenbahn von Wittenberge nach Perleberg bemüht, die Mittel aus einer Stadtanleihe zur Verfügung gestellt und Beträge von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft sowie vom Provinzialverband Brandenburg erhalten. Am 15. Oktober 1881 wurde die Strecke von Wittenberge nach Perleberg eröffnet.

Das gab dem Prignitzbahn-Komitee neuen Mut, es betrachtete diese erste Eisenbahn der Prignitz als Beginn der größeren Verkehrsverbindung, was sich — zumindest juristisch — später als Trugschluß erwies. Besonders der Baron Eugen Gans Edler Herr zu Putlitz auf Laaske (dessen Nachkomme das in den 50er Jahren vielbeachtete Buch „Unterwegs nach Deutschland", Verlag der Nation, schrieb) förderte das Unternehmen und stellte sich an die Spitze eines neuen Komitees. Es konnte auch die Geldmittel aufbringen. Allerdings beteiligte sich die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft diesmal nicht daran.

Die Prignitzer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft

Abschnittsweise übernahm am 23. März 1884 und am 1. April 1885 die Preußische Staatseisenbahn die Berlin-Hamburger Eisenbahn, und ab 1. März 1884 nahm die Königliche Eisenbahndirektion in Altona ihre Arbeit auf /1/. Damit konnte der preußische Staat auf eine andere von ihm vorbereitete Staatsbahnstrecke verzichten, die von Berlin nach Hamburg führen sollte, und zugleich verbesserten sich die Chancen, eine Prignitz-Eisenbahn genehmigt zu erhalten.

Am 12. Februar 1884 stimmte der „Minister der öffentlichen Arbeiten" dem Bahnbau zu. Nicht konzessioniert wurde in diesem Zusammenhang die von der KPEV gekaufte und am 11. Dezember 1887 eröffnete Strecke Neustadt (Dosse)—Meyenburg.

Nun floß das Geld auch von der Provinzialverwaltung in die Kassen der Aktiengesellschaft. Am 15. August 1884 begann der Bahnbau ab Perleberg.

Hohe Gäste trafen am 31. Mai 1885 ein, als je ein Sonderzug von Perleberg und von Wittstock nach Pritzwalk verkehrte, und schon abends begann der reguläre Zugbetrieb. Es war der erste Tag des preußischen Sommerfahrplanabschnittes. Zuvor, nämlich ab 10. März 1885, war die Strecke Perleberg—Pritzwalk bereits für den Güterverkehr genutzt worden, zumal die Betriebsmittel bereits zur Verfügung standen /3/. Zunächst verkehrten in jeder Richtung drei dem Güter- und Personenverkehr dienende Zugpaare. Als endlich die Strecke von Wittstock über Buschhof nach Neustrelitz fortgesetzt und am 18. Mai 1895 /4/ eröffnet wurde, sind von Perleberg nach Wittstock zwei weitere Zugpaare eingelegt worden. Der Reiseverkehr nahm dann derart zu, so daß man schon im Hinblick auf günstigere Fahrzeiten vom Jahre 1908 an den gemischten Verkehr trennte, also be-



3

Bild 3 Das ursprüngliche Aussehen des Bahnhofs Wittstock

Bild 4 Projekt eines neuen Bahnhofsgebäudes von Wittstock. Es wurde in den Jahren 1936/38 ausgeführt.

sondere Güterzüge einsetzte. Ab 1928 verkehrten regelmäßig Durchgangsgüterzüge über die Prignitzer Eisenbahn. Die DRG entlastete damit ihre Strecken. Überhaupt nahm der Güterverkehr zu, als die Prignitzer Eisenbahn Anschluß an neu errichtete Strecken fand, z.B. mit Inbetriebnahme der Strecke Neustadt—Meyenburg und der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn am 1. Februar 1899.

Während des ersten Weltkrieges und unmittelbar danach wurde — im Zusammenwirken mit der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn — die Prignitzer Eisenbahn zur willkommenen Entlastungsbahn. Militär-, Flüchtlings- und sonstige Durchgangsgüterzüge rollten von Neustrelitz über Wittstock—Pritzwalk—Perleberg nach Wittenberge und umgekehrt.

Im Reiseverkehr verlief die Entwicklung nicht ganz so günstig. Der Betriebsvertrag des Jahres 1893 sah die 1., 2. und 3. Wagenklasse vor. Von der 1. Klasse wurde aber kaum Gebrauch gemacht, sie wurde bald aufgegeben. Die Fahrpreise der übrigen Wagenklassen lagen etwas über denen der Staatseisenbahn. Die Prignitzer Eisenbahn versuchte mit Ermäßigungen für Rückfahrkarten diese Differenz auszugleichen. Mit der Tarifänderung im Jahre 1905 bei der Staatseisenbahn übernahm die Prignitzer Eisenbahn diese Tarifsätze, später auch die der DRG. Die Eröffnung der Wittstock-Kremmener Eisenbahn führte nur vorübergehend zu einem Verkehrsrückgang, das Aufleben des Kraftwagenverkehrs aber wurde zu einem ständigen Konkurrenten.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde die 4. Wagenklasse eingeführt. Etwa drei Viertel der Reisenden saßen in der 4. Klasse, in der 2. blieben die Plätze leer. Im Jahre 1928 führte die DRG eine Tarifreform ein, die 3. und die 4. Klasse wurde zu einer Holzklasse mit Fahrpreisen zusammengefaßt, die zwischen der 4. und der 3. Klasse lagen.

Tabelle 1 Lokomotiven der Prignitzer Eisenbahn (PE)

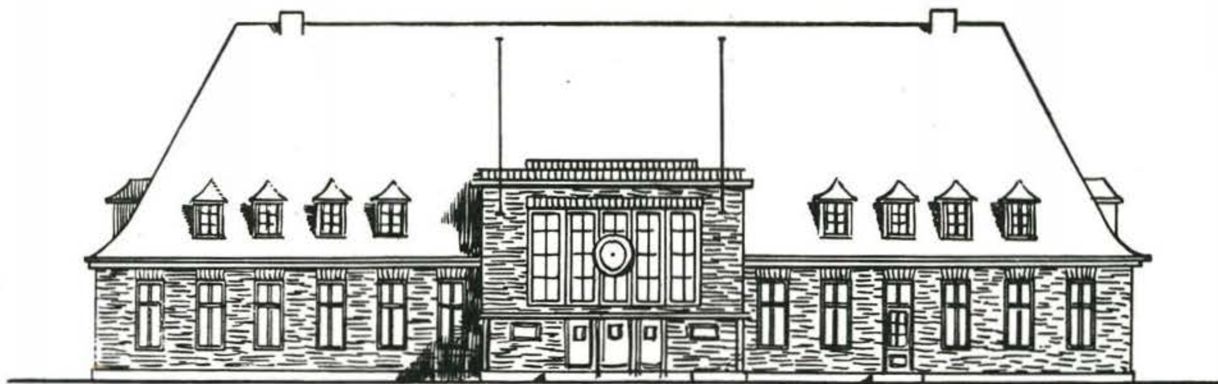
Betriebsnummer	DR-Nummer	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bauart	Bemerkungen
1		Borsig	1895	4077	Cn2t	PRITZWALK
2		Borsig	1895	4078	Cn2t	WITTSTOCK
3		Borsig	1895	4079	Cn2t	PUTLITZ
4		Hohenz.	1894	813	Cn2t	PRIGNITZ
5		Hohenz.	1894	814	Cn2t	BRANDENBURG
6		Henschel	1901	5876	Cn2t	
7		Henschel	1907	7328	Cn2t	
8		Henschel	1908		Cn2t	
9		Henschel	1910		Cn2t	DRANSE
10	89931	Borsig	1912	8398	Ch2t	
11		Borsig	1912		Ch2t	
12	89932	Henschel	1915	13602	Ch2t	
1^{II}	89911	LiHofm	1925	3061	Ch2t	
2^{II}	89922	LiHofm	1925	2859	Ch2t	
3^{II}	89912	LiHofm	1925		Ch2t	
4^{II}	91211	LiHofm	1929	3125	1'Ch2t	ELNA
5^{II}		LiHofm	1929	3126	1'Ch2t	ELNA
6^{II}	91212	LiHofm	1929	3156	1'Ch2t	ELNA
6^{II}	(93406)	Union	1919	2491	1'D'h2t	pr T 14^1 /4/
8^{II}	75611	Henschel	1936	23073	1'C1'h2t	
9^{II}	75612	Henschel	1936	23074	1'C1'h2t	
7^{II}	931611	Henschel	1936	22909	1'D1'h2t	
22	931612	Henschel	1938	24369	1'D1'h2t	

Die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn

Der Vollständigkeit halber soll an dieser Stelle ein Überblick über die Zusammenarbeit dieser Eisenbahn mit der Prignitzer gegeben werden. Als am 14. November 1883 das Bahnkomitee der Prignitzer Eisenbahn einen Bauvertrag mit der Firma Schneider in Berlin und der Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin abschloß, enthielt er gleichzeitig einen Vertrag über die Führung des Betriebes auf der Strecke Perleberg—Wittstock. Die Firma Schneider hatte nämlich mit der Stadt Perleberg einen Vertrag abgeschlossen, wonach sie für 10 Jahre gegen eine Pachtsumme von jährlich 14 500 Mark den Betrieb übernahm. Diesem Vertrag schloß sich auch die Prignitzer Eisenbahn an, sie war an einer einheitlichen Betriebsführung von Wittenberge bis Wittstock und weiter zur mecklenburgischen Grenze interessiert. In diesen Vertrag trat ebenfalls die Firma Bachstein ein, die sich verpflichtete, von Wittenberge nach Perleberg mindestens vier Züge und von Perleberg nach Wittstock mindestens drei Züge in jeder Richtung mit bestmöglichen Anschlüssen an die Nachbarbahnen (!) und mindestens 30 km/h verkehren zu lassen. Der bei der Prignitzer Eisenbahn bis zum Jahre 1893 laufende Betriebsvertrag wurde nicht zu Ende geführt. Im Jahre 1891 lief der Vertrag auf der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ab. Das Prignitzbahn-Komitee hatte im Jahre 1881 mit den städtischen Einrichtungen vereinbart, die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn zu übernehmen, wenn ihre Eisenbahn bis zum 1. Oktober 1883 in Betrieb genommen werden sollte. Diesen Termin verpaßte sie um zwei Jahre, und so nahm die Stadt Perleberg ihre Bahn in eigene Verwaltung.

Damit war der einheitliche Zugverkehr von Wittenberge bis Wittstock beendet, und jede Bahnverwaltung führte den Betrieb selbst. So bestanden in der Prignitz ab 15. Oktober 1891 zwei getrennt geleitete Eisenbahnen mit den Sitzen in Perleberg.

Zwar fuhren die Züge auf der Gesamtstrecke durch, in Perleberg war aber jedesmal Lok- und Zugpersonalwechsel! Der Bahnhof Perleberg wurde zum Gemeinschaftsbahnhof, die Eisenbahnverwaltungen behandelten sich ge-



Projekt Bahnhofsgebäude Wittstock

4

genseitig als fremde Bahnen! Als dann aber von 1905 an der Direktor der Prignitzer Eisenbahn zugleich die Geschäfte des Betriebsleiters der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn übernahm, änderte sich das. Die Verwaltung beider Bahnen blieb jedoch weiterhin getrennt.

Ab 1. Januar 1932 wurden dann beide Bahnen von einer Direktion verwaltet, Betrieb und Verkehr befanden sich in einer Hand. Bilanziert und abgerechnet wurde weiterhin getrennt. Erst die Verstaatlichung beider Bahnen am 1. Januar 1941 beendete das Nebeneinander.

Bahnanlagen

Für die erste Strecke von Perleberg bis Wittstock wurde der Oberbau der preußischen Nebenbahnen mit 7,5 m langen und 23,8 kg je Meter schweren Schienen verwendet. Die Holzschwellen lagen in einer Kiesbettung. Als in Richtung mecklenburgische Grenze weitergebaut wurde, mußte gemäß den Forderungen der Militärverwaltung stärkerer Oberbau verwendet werden: 9 Meter lange Schienen zu 33,4 kg je Meter. Nun reichte auch das nicht mehr aus, und so erhielt die Strecke von Perleberg bis Wittstock das Oberbauprofil 6 der Preußischen Staatseisenbahnen (12 m lange Schienen zu 33,4 kg je Meter). In den 20er Jahren wurden die Gleisbögen dem Reichsbahnoberbau S 49 angepaßt. Die Kiesbettung mußte von 1929 an aufgegeben werden, da sich die bahnnahen Kieslager erschöpften. So wurde das Gleis fortab in Schotter gebettet.

Die Bahnhofsanlagen waren sehr einfach ausgeführt. Der Bahnhof Perleberg, durch die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn bereits vorhanden, erhielt lediglich Gleise für die Ausfahrt in Richtung Wittstock. Die Bahnhöfe Groß Pankow, Heiligengrabe und später Dranse besaßen neben dem Haupt- und Ladegleis Kreuzungsgleise von 250 m Länge. Hier gab es auch Güterschuppen.

Auf dem Bahnhof Wittstock wurde ein Lokomotivschuppen für drei Lokomotiven und eine kleine Werkstatt gebaut. Die Bahnhöfe Wittstock und Pritzwalk erfuhren Erweiterungen, als die Strecken von Neuruppin und von Neustadt (Dosse) sowie von Meyenburg eingeführt wurden. Jetzt waren ebenfalls Sicherungseinrichtungen notwendig, auf die man bisher verzichtet hatte. Die Züge wurden länger,

Tabelle 2 Anschlußstrecken der Prignitzer Eisenbahn

Bahn	von	nach	Eröffnung	Stillegung	Bemerkungen
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn 1. Januar 1941 verstaatlicht	Wittenberge	Perleberg	15. Oktober 1881	in Betrieb	
Westprignitzer Kreiskleinbahnen	Perleberg	Karstädt—Perleberg		28. September 1975	zwischen Perleberg und Karstädt kein Regelbetrieb
1. April 1949 von DR übern.	Perleberg	Hoppenrade	15. Oktober 1897	1. Juni 1969	Schmalspurbahn
Ostprignitzer Kreiskleinbahnen	Pritzwalk	Lindenberg	29. Juli 1909	1. Juni 1969	Schmalspurbahn
1. April 1949 von DR übern.	Pritzwalk	Putlitz (-Suckow)	4. Juni 1896 (1. Oktober 1912)	in Betrieb	
Preußische Staatseisenbahn	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	11. Dezember 1887	in Betrieb	
ab 1. April 1920 Reichsbahn	Pritzwalk	Meyenburg (-Güstrow)	31. Mai 1881	in Betrieb	
Kremmen-Wittstocker Eisenbahn	Wittstock	Neuruppin	16. Dezember 1898 Güterverkehr	in Betrieb	
1913 Ruppiner Eisenbahn AG			1. Februar 1899 Reiseverkehr		
1. April 1949 von DR übern.	Wittstock	Meyenburg	1. Januar 1912 bis Freyenstein 14. April 1912 bis Meyenburg	28. Mai 1967	
Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn 1. Januar 1941 verstaatlicht	Buschhof	Neustrelitz	18. Mai 1895	in Betrieb	ab 18. Mai 1890 bereits Mirow—Neustrelitz in Betrieb

und so mußten die kleineren Bahnhöfe längere Kreuzungsgleise erhalten. Ebenfalls wurden die Ladegleise verlängert. Am interessantesten dürfte die Prignitzer Eisenbahn durch ihre Berührung mit vier Nachbarbahnen gewesen sein. Bei nur 63 km Betriebslänge mußten Fahrplan und Zugförderung genau abgestimmt werden, Reibereien sollen auf den Gemeinschaftsbahnhöfen an der Tagesordnung gewesen sein. Besaß doch die Prignitzer Eisenbahn keinen größeren Bahnhof, auf dem nur eigene Züge mit nur eigenen Lokomotiven verkehrten. Der Bahnhof Pritzwalk gehörte zwar der Prignitzer Eisenbahn, die Betriebsführung indes oblag der Preußischen Staatseisenbahn und ab 1920 der Reichsbahn. Auf dem von der Prignitzer Eisenbahn verwalteten Bahnhof Wittstock verkehrten die Züge der Ruppiner Eisenbahn. Die Endpunkte der Prignitzer Eisenbahn gehörten ebenfalls „fremden" Bahnen, nämlich Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und Buschhof der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn (MFWE).

Die Fahrzeuge

Über die ersten acht zweiachsigen Personen-, zwei Gepäck-/Post- und 20 Güterwagen ist bisher wenig bekannt. Sie sind

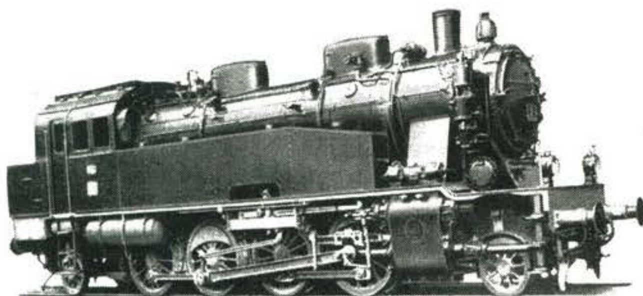


Bild 5 Lokomotive 7^{II} der PE, die spätere DRG 93 1611

bis 1930 ausgemustert worden. So auch ein weiterer 1895 in Dienst gestellter Gepäck-/Postwagen. Ab 1906 standen der Bahn sechs BC-, ein C-, ein CD- und drei D-Wagen zur Verfügung. Als die 4. Wagenklasse aufgehoben wurde, sind die D-Abteile in C-Abteile umgebaut worden. Im Jahre 1935 besaß die Prignitzer Eisenbahn ganze sechs BC-, sechs C- und fünf Post-Gepäckwagen.
Die zuerst beschafften 37 G- und 37 O-Wagen blieben bis zur Verstaatlichung erhalten, zu Erneuerungen kam es nicht /5/. Dazu gehörten auch Wagen, die im Jahre 1905 in den Wagenverband eingereiht und der Eisenbahndirektion Altona zugewiesen worden waren, so daß entsprechend diesem Anteil ohne weiteres Staatsbahnwagen auf die Prignitzer Eisenbahn übergehen und von ihr verwendet werden konnten. Welche Lokomotiven verwendet wurden, ist aus Tabelle 1 ersichtlich.
1929 kamen drei ELNA-Lokomotiven zur Prignitzer Eisenbahn, von denen zwei die DR übernahm. Um diese Lokomotiven gibt es Widersprüche zu /5/, da diese Quelle an Stelle der Betriebsnummer 6^{II} eine Lokomotive nennt, die als preußische T 14^1 von der DRG gekauft worden sein soll, dort aber die Betriebsnummer 93 406 trug.
Die nun wiederum 1936 von Henschel beschafften stärkeren Personenzugtenderlokomotiven haben sich bis in unsere Zeit erhalten. Bis 1947 blieben sie beim Bw Wittstock (Dosse), kamen dann nach Löbau (Sachs.) und zum Bw Dresden-Alt. Von 1951 bis 1966 fuhren diese Maschinen aus Richtung Haldensleben sogar vor Doppelstockzügen nach Magdeburg /6/.
Die spätere 93 1612 hatte übrigens bei der Prignitzer Eisenbahn die Betriebsnummer 22 erhalten, obwohl sie der Nummer 7^{II} folgte. Es darf angenommen werden, daß sich die Betriebsleitung nachträglich für eine durchgehende Numerierung entschloß. Dann wäre aber die in /5/ vermerkte Nummer 6^{II} im Lokschema überflüssig. Als Nummer 23 sollte laut /7/ eine Güterzugtenderlokomotive der Einheitsbauart beschafft werden. Da die Bahn aber wenig später verstaatlicht worden ist, wurde die Lokomotive von der Wiener Lokfabrik für die DR gebaut und am 18. Januar 1942 mit der Nummer 86 817 der Bentheimer Eisenbahn zugewiesen.

Das „Ende" der Prignitzer Eisenbahn

In den 30er Jahren wurde viel über den Verkehrsrückgang geklagt. Das mit der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 erlassene Gesetz über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen trug erst recht dazu bei, daß im Umkreis von 50 km

Fortsetzung auf Seite 189

Quellen und Anmerkungen:
/1/ Hamburger Blätter vom 15. Dezember 1971
/2/ Kirsche „Bahnland DDR", Berlin 1981, transpress-Verlag
/3/ Festschrift „50 Jahre Prignitzer Eisenbahn" Perleberg 1935 S. 22
/4/ Walther Brandt „Vom feurigen Eilias und der sanften Elise" Düsseldorf 1968 S. 19f. Die MFWE-Strecke Neustrelitz—Mirow stand bereits seit 1890 in Betrieb. Die Fortführung verzögerte sich, obwohl die Strecke fertiggestellt war, da die Gemeinden die Erweiterung der Betriebsstellen gefordert hatten und auch durchsetzten.
Auf einen Widerspruch sei verwiesen. Brandt schreibt: „*Von der Grenze bis Buschhof war die Strecke von der MFWE gepachtet.*" Tatsächlich pachtete die Prignitzer Eisenbahn die 1,8 km lange Strecke von der Grenze Preußen/Mecklenburg bis zum Bahnhof Buschhof.
/5/ Brandt a. a. O. S. 21 schreibt, daß 1906 noch 74 Güterwagen beschafft worden sind.
/6/ Entwicklung und Aufgaben des Bahnbetriebswerks Haldensleben, Magdeburg ohne Erscheinungsjahr, S. 35
/7/ Griebl/Schadow „Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963" Berlin/Wien 1965 S. 100
/8/ „Die Reichsbahn" Jahrgang 1932



Bild 6 Stellwerk in Wittstock (Dosse), ebenfalls 1938 in Betrieb genommen. Der Bahnhof erhielt zu diesem Zeitpunkt elektrische Bahnhofsblockeinrichtungen. Im Vordergrund die Diesellokomotive 111 008. (1982)

Fotos: Sammlung U. Höger (3), E. Preuß (1), Sammlung E. Preuß (1)
Zeichnung: Verfasser

ALFRED BUCHMANN-GRAHL, Chur (Schweiz)

100 Jahre Gotthardbahn



Mit einer wohl in der Geschichte des Eisenbahnwesens einmaligen Schau auf der Gotthard-Nordrampe begingen die SBB den 100. Geburtstag ihrer Transitstrecke der Nord-Süd-Richtung. Schon während des ganzen Sommers 1981 wurde mit aus historischen Wagen bestehenden Sonderzügen und Lokomotiven aus den Anfängen des elektrischen Betriebs den Zuschauern ein „Superprogramm" geboten. Eisenbahnfreunde wurden unter dem Motto „Zu Preisen wie vor 100 Jahren" aus allen Landesteilen nach Wassen gefahren, wo auf der der Gotthardstrecke gegenüberliegenden Bergseite eine Tribüne aufgebaut war. Durch Lautsprecher erfuhren die Interessenten etwas über den Bahnbetrieb. Diese Veranstaltung mußte im 99. Jahr des Bestehens der Gotthardbahn durchgeführt werden, da mit dem Sommerfahrplan 1982 auf wichtigen SBB-Strecken, wie auch teilweise auf den übrigen Schweizerbahnen, der Taktfahrplan eingeführt wurde. Durch diese betriebliche Maßnahme ist die Gotthardstrecke derart stark belegt, daß eine solche „Monsterveranstaltung" betrieblich nicht mehr zu bewältigen wäre.

Der St. Gotthardpass – Verbindung zwischen Nord und Süd

Bis in die Zeit um 1050 war die Gegend des oberen Reusstales und des Urserentales kaum bewohnt. Ein Hauptgrund hierfür dürfte wohl die Schöllenenschlucht gewesen sein, die sich wie eine Barriere zwischen dem heutigen Göschenen und dem Urserental aufbaut. Weite Strecken in dieser Schlucht wurden mit sogenannten „stiebenden Stegen", das waren durch Ketten an den Felsen befestige Brücken, begehbar gemacht. Dadurch rückte nun eine Besiedlung des Urserentales und somit auch die Möglichkeit der Überquerung des Gotthard-Passes in greifbare Nähe. So wurde schließlich der Paß von einheimischen Säumern benutzt.
Ein ganz besonderes Datum ist der 27. Juli 1775 in der Geschichte des St. Gotthardpasses: An diesem Tage erfolge die erste offizielle Paßüberquerung von Altdorf am Vierwaldstättersee nach Magadino am Lago Mggiore mit einer Kutsche! Ein Engländer, der diese Fahrt riskierte, bezahlte für dieses „Wagnis" 450,— Fr. Eine damals enorme Summe!
Im Winter wurde jede verfügbare Hand gebraucht, um den Wegmachern beim Freischaufeln des Paßweges zu helfen. Im Gegensatz zur modernen Zeit wurde damals der Paß auch im Winter offen gehalten.
Schon bald nachdem die erste Eisenbahn in Europa fuhr, tauchte auch der Gedanke einer Alpenüberquerung durch das neue Verkehrsmittel auf. Für fast jeden größeren Paß in der Schweiz projektierten führende Ingenieure einen Schienenweg. Es wurden dabei Varianten entwickelt, die uns noch heute abenteuerlich erscheinen. Während sich bei der sogenannten „Ostalpenbahn" die von fast allen Ostschweizerischen Kantonsregierungen unterstützte Splügen-Strecke herauskristallisierte, entschieden sich die Nord- und Zentralschweizerischen Kantone für eine Bahn durch den Gotthard.
Dieses Projekt wurde am 19. August 1853 auf der Konferenz für eine „Gotthardbahn" manifestiert. Der Kanton Tessin nahm kurioserweise als direkt betroffene Region an dieser Konferenz nicht teil. Er berief sich dabei auf einen schon 1845 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sardinien, dem Kanton Graubünden, dem Kanton St. Gallen und dem Kanton Tessin, der einem Projekt über den Lukmanierpass den Vorzug gab.
Durch die „Gotthardbahnkonferenz" wurde Luzern zum Vorort der Gotthardkantone. Die Luzerner Regierung übernahm die Führung in einem „Comité" für die Gotthardbahn.
Das Komitee erteilte dann erste Aufträge zur Ausarbeitung von Detailplänen, und 1861 wurde der Kantonsingenieur von Zürich, Kaspar Wetli, beauftragt, einen Plan von Erstfeld nach Lugano auszuarbeiten, den er nach einer Rekordzeit von nur sechs Monaten ablieferte.
1863 gab die Nordostbahn ihre Pläne für eine Slügen-Strecke auf und nahm am 7. August an einer weiteren Gotthardkonferenz teil. Sämtliche Pläne von Ostalpenbahnen

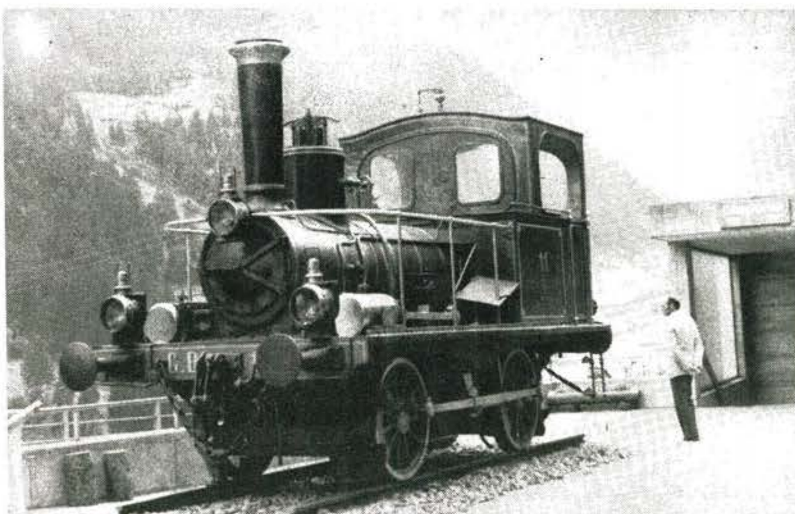


Bild 1 Die Dampflok, die von Beginn an durch den Gotthardtunnel fuhr.

wurden hier abgelehnt. Das erweiterte Gotthardkomitee beauftragte im Jahre 1864 die badischen Ingenieure Robert Gerwig und Beckh, ein konkretes Projekt vorzulegen.
Diese Arbeit ging in die Geschichte der Gotthardbahn als „Expertengutachten" ein.
Das Gutachten führte nun doch zum Abschluß eines Staatsvertrages mit den folgenden und sehr wichtigen eisenbahntechnischen Parametern:
— Bau einer reinen Adhäsionsbahn,
— ein Scheiteltunnel zwischen Göschenen und Airolo,
— stärkste Steigung 26 ‰, in den Tunnels 23 ‰,
— kleinster Bogenhalbmesser 300 m.
Dieser zwischen dem Deutschen Reich, dem Königreich Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft gültige Staatsvertrag wurde 1871 von den drei Staaten ratifiziert.

Auch dieses Dokument ist in der internationalen Eisenbahngeschichte einmalig. Mit seinen Grundsätzen waren territoriale und politische Machtbefugnisse abgesichert.

Bau der Gotthardbahn

Die Bauausführung beinhaltete folgende Phasen:
1. Bau des 15 km langen Gotthardtunnels, Bau der „Tessinischen Talbahnen" (Lugano—Chiasso, Biasca—Bellinzona, Bellinzona—Locarno),
2. Bau der eigentlichen Nord- und Südrampen mit ihren einmaligen Ingenieurleistungen und
3. Anlagen, die aus finanziellen Erwägungen zurückgestellt werden mußten.

Am 6. Dezember 1871 erfolgte die Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft in Luzern, und am 2. April 1872 wurde R. Gerwig aus Karlsruhe zum Oberingenieur ernannt. Er begann am 1. Mai des gleichen Jahres mit seiner Arbeit. Dieser Mann war beim Bau von Gebirgsbahnen kein „unbeschriebenes" Blatt, hatte er doch bereits die Bauleitung der bekannten Schwarzwaldbahn inne.
Für die Arbeiten am eigentlichen Gotthardtunnel veröffentlichten am 5. April 1872 alle wichtigen Zeitungen eine Ausschreibung. Der Genfer Bauunternehmer Louis Favre war mit seiner Offerte am preisgünstigsten und erhielt den Auftrag. Er hatte sich allerdings bei diesem Bau derart übernommen, daß er infolge Überarbeitung am 18. Juli 1879 an einem Herzschlag verstarb.
Der Tunnel wurde am 29. Februar 1880 um 11.10 Uhr durchschlagen. Die seitliche Abweichung von der Tunnelaxe betrug lediglich 33 cm!
Am 22. Mai 1882 war die Gotthardbahn soweit fertiggestellt, daß die Eröffnungsfahrt stattfinden konnte. Allerdings fuhren bereits ab 1. Januar 1882 die Lokomotiven 11 und 12 regelmäßig Post und Fahrgäste durch den Gotthardtunnel. Ab 1. Juni 1882 wurde der offizielle, regelmäßige Reise- und Güterverkehr zwischen Immensee und Chiasso aufgenommen.

Weitere wichtige Bauwerke

Große Probleme gaben auch die Talstufen im Reusstal und im Val Leventina den Erbauern auf. Diese Talstufen konnten durch eine Streckenverlängerung mit entsprechenden Kehrtunnel-Anlagen an der sogenannten Nord- bzw. Südrampe überwunden werden.
Während dieser Bauvorhaben geriet die Gotthardbahn-Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten, die zu großen Einsparungen führten.
Obwohl sich bald nach der Eröffnung herausstellte, daß selbst optimistischste Prognosen weit übertroffen wurden, konnte auf den wichtigsten Abschnitten erst zwischen 1891 und 1904 das zweite Gleis gelegt werden.
Aber selbst heute sind einige wichtige Zufahrten zur eigentlichen Bergstrecke noch immer eingleisig. Allerdings wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten immer weiter am Ausbau gearbeitet. Außerdem mußten unter den schweren Bedingungen des normalen Betriebes in den letzten Jahren die Tunnelprofile dem Huckepack-Verkehr angepaßt werden.

Einige soziale Aspekte

Zwar wurde der Hauptauftragnehmer beim Bau des Gotthardtunnels von einigen Arbeitern geschätzt, aber dennoch lag die Arbeiterfürsorge bei ihm im argen. So wurden z. B. die Betten in den Unterkünften schichtweise vermietet. Das Öl für die Tunnellampen mußten die Arbeiter selbst bezahlen, und ein Teil des Lohnes wurde in Gutscheinen „ausgezahlt", die nur in den unternehmenseigenen Geschäften eingelöst werden konnten. Nach und nach steigerte sich die Unruhe unter den Arbeitern, bis es am 27. Juli 1875 zu Streikaktionen kam. Die unter Zeitdruck stehende Unternehmensleitung versuchte mit Gewalt die Unruhen zu beenden. Am 28. Juli 1875 ersuchte der Oberingenieur in Göschenen den Gemeindepräsidenten um polizeiliche Hilfe. Da solche Aktionen bei der Bevölkerung im Reusstal unbekannt waren, hatte man Angst vor den Tunnelarbeitern, und es fiel den Verantwortlichen nicht schwer, eine Freiwilligentruppe aufzustellen, die gegen die Streikenden vorging. Vier Tote waren danach unter den Arbeitern zu beklagen.
Allein der Tunnelbau kostete 177 Menschen das Leben, wobei nicht alle Unfällen, sondern auch schweren Krankheiten zum Opfer fielen.
Nach der Betriebseröffnung zahlte die Gotthardbahngesellschaft von allen schweizerischen Transportunternehmen die besten Löhne. Bald gelangte das Personal auch in den Genuß einer Pensions-, Hilfs- sowie einer Krankenkassen-Unterstützung. Nach dem Stand des damaligen sozialen Versicherungswesens galt die Gesellschaft als vorbildlich. Auch Lebensmittel wurden aus dem bahneigenen Lebensmittellager verbilligt an das Personal abgegeben.
Schließlich muß auch noch die Schule für die Kinder des Personals erwähnt werden, die für deutsch und italienisch sprechende Schüler gegründet wurde. Später kam noch in Erstfeld eine weitere Schule hinzu, um den Personalkindern eine Schulbildung zu bieten, die vom Kanton Uri zu jener Zeit noch nicht garantiert werden konnte. Erst 1938 wurden diese Einrichtungen in die örtlichen Schulen integriert.

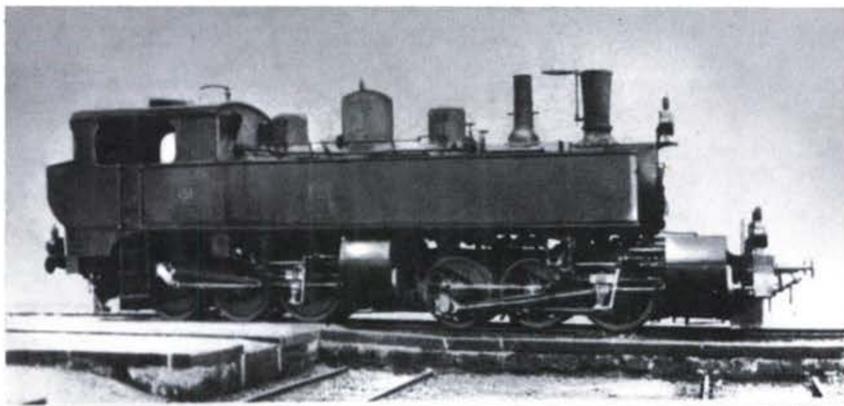
Die Traktionsmittel und ihre Entwicklung

Natürlich mußte auch von Anfang an dem Lokomotivbau größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Anfänglich kamen teilweise deutsche Lokomotiven von Krauss aus München zum Einsatz. Bald aber wurden die Lokomotiven nur noch bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik (SLM) bestellt.
Das erste Beschaffungsprogramm von 1880 sah insgesamt 37 Lokomotiven unterschiedlicher Konstruktion vor. 1890 wurde eine C+C-Malletmaschine in Betrieb genommen.
Von 1894 bis 1905 beschaffte man 30 Verbundschnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 2' C. Diese Loks hatten die damals schon beachtliche Leistung von etwa 1260 PS.
Der Höhepunkt im Lokomotivbau stellte für die Gotthardbahn-Gesellschaft aber die 1350 PS starke Güterzuglokomotive der Baureihe C 4/5 (1' D) dar.
Sieben Jahre nach der Verstaatlichung der wichtigsten Bahnen ging 1909 auch die Gotthardbahn in den Besitz der SBB über. Die Entwicklung leistungsstarker Lokomotiven wurde konsequent fortgesetzt. Die C 5/6, eine 1' E gekuppelte Lokomotive, war mit 1460 PS Leistung die letzte von den SBB in den Jahren von 1913 bis 1917 beschaffte Güterzugdampflok. Durch den Kohlenmangel während des ersten Weltkriegs beschleunigte sich die Umstellung auf elektrischen Betrieb. Um die Durchlaßfähigkeit der Gotthardstrecke zu steigern, begannen hier die Elektrifizierungsarbeiten am 25. November 1913. Als Spannungssystem wurde 15000 V ($16^2/_3$ Hz) vorgesehen. Erst am 7. Juli 1919 konnte auf einer Teilstrecke der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Am 29. Mai 1921 war das Ziel erreicht: Zwischen Erstfeld und Bellinzona fuhren nun Elloks. Beim anfänglich gemischten Betrieb wurde nur mit halber Spannung gefahren, um eventuelle Überschläge von der Fahrleitung zu vermeiden. Als dann auf den gemischten Betrieb verzichtet werden konnte, wurde die ganze Strecke etwa

Fortsetzung auf Seite 170



2



3

Bild 2 Der Gotthardtunnel im Bau

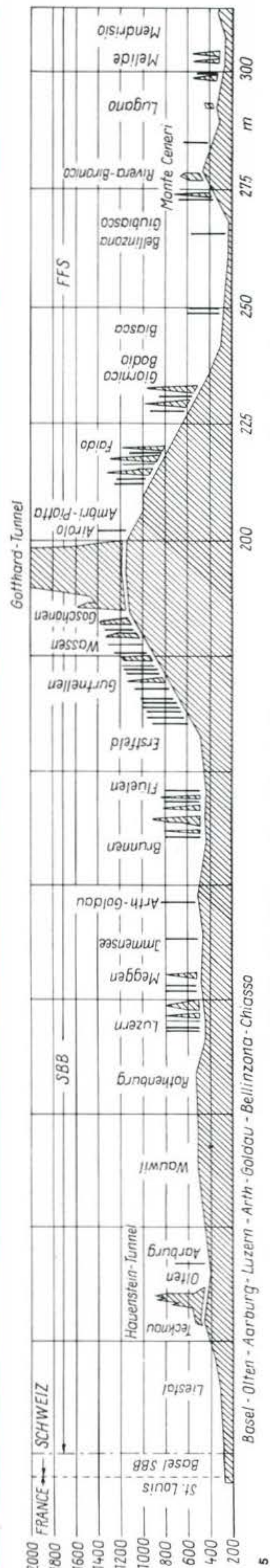
Bild 3 Die einzige Malletmaschine der Gotthardbahn

Bild 4 Ein Schnellzug verläßt den Gotthardtunnel

Bild 5 Höhenprofil der Gotthardbahn



4

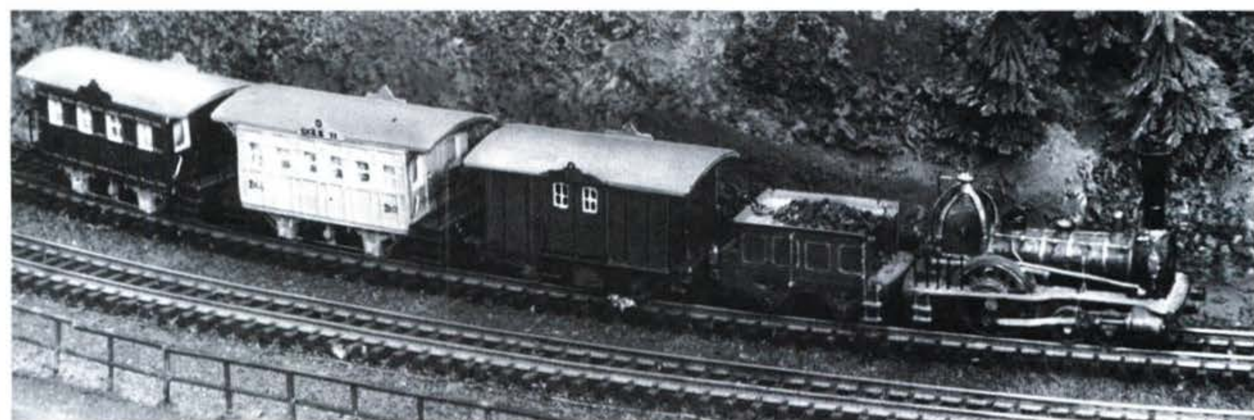


5



Bild 1 Blick auf den Kirchberg von Wassen. Eine Mallet-Lok verläßt den Kirchbergtunnel, auf der mittleren Trasse ein elektrischer Gepäcktriebwagen mit Nahgüterzug.

Bild 2 „Limmat"-Zug — ein Wettbewerbsmodell von Joachim Kruspe im Einsatz auf der Gotthardbahn.



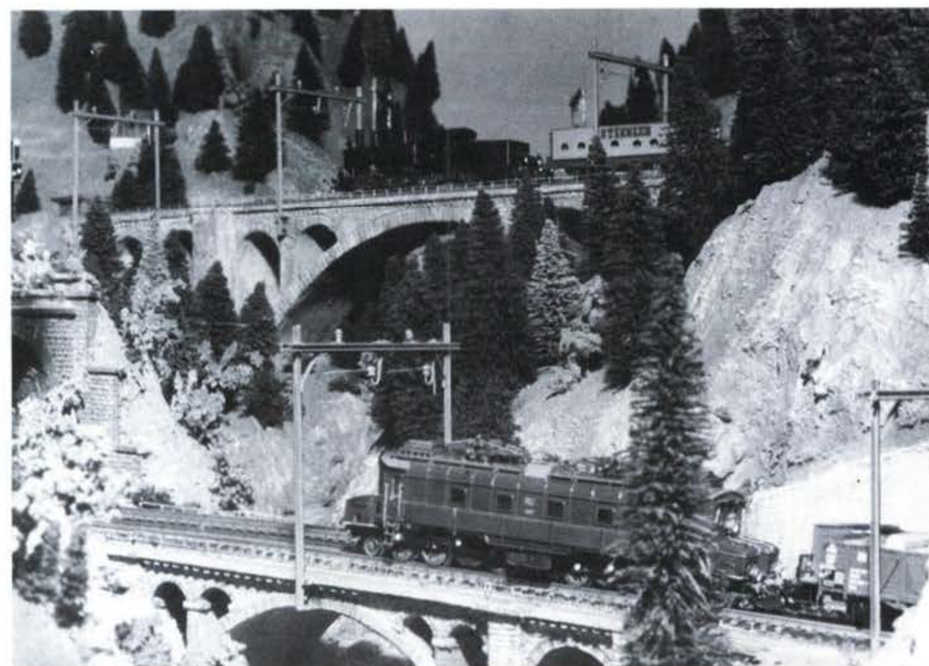


Bild 3 Meienreussbrücken der mittleren und unteren Trasse am Kirchberg bei Wassen mit einer A 4/4-Lok.

HARTMUT KÜSTER (DMV), Leipzig

Die TT-Gotthardbahn der Gruppe VEM/MEDI der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List"

Die bekannte Gotthardbahn wurde vor nunmehr 100 Jahren eröffnet. Bis heute hat diese Bahnlinie nichts von ihrer Anziehungskraft eingebüßt. Kühne Brückenkonstruktionen, aufwendige Tunnelbauten sowie eine teilweise verschlungen gestaltete Gleisführung waren notwendig, um die Alpen überwinden zu können. Das interessanteste Bauwerk dieser europäischen Transitlinie ist zweifellos der 15 km lange Gotthardtunnel zwischen Göschenen und Airolo. Dieser Tunnel, am Scheitelpunkt der Gotthardstrecke, teilt die Magistrale in die Nord- und in die Südrampe. Beide Streckenteile sind in ihrer aufwendigen Trassierung für die Nachbildung ‚en miniature' von besonderem Reiz.
Im Jahre 1969 faßten die Mitglieder der Gruppe VEM/MEDI der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" den Entschluß zum Nachbau des Nordabschnitts der Gotthardbahn zwischen Gurtnellen und Göschenen. Unter Leitung von Freund Joachim Kruspe, dem Initiator und sprichwörtlichem Herz der Anlage, entstand in den folgenden Jahren eine der profiliertesten Modelleisenbahnanlagen des DMV der DDR. Es liegt auf der Hand, daß das gesamte Drum und Dran der Anlage in Eigenbau ausgeführt werden mußte. Das erforderte manuelles Geschick und ein Höchstmaß an Beharrlichkeit. Eigenschaften, die von den Mitgliedern der Gruppe, den Freunden Kruspe, Noack, Mallin, Hausmann, Karte, Vogt, Findeisen, Heinrich, Uhlemann, Kühne, Scholz, Ruge, Liebig, Leschnikowsky, Schipper, Kruspe jun., Ort, Krause-Bergmann, Schickies, Tezolt, Rieger, Klose, Ahlhelm, Czasch, Sporleder und Drescher im Laufe der Jahre nachhaltig unter Beweis gestellt werden konnten.

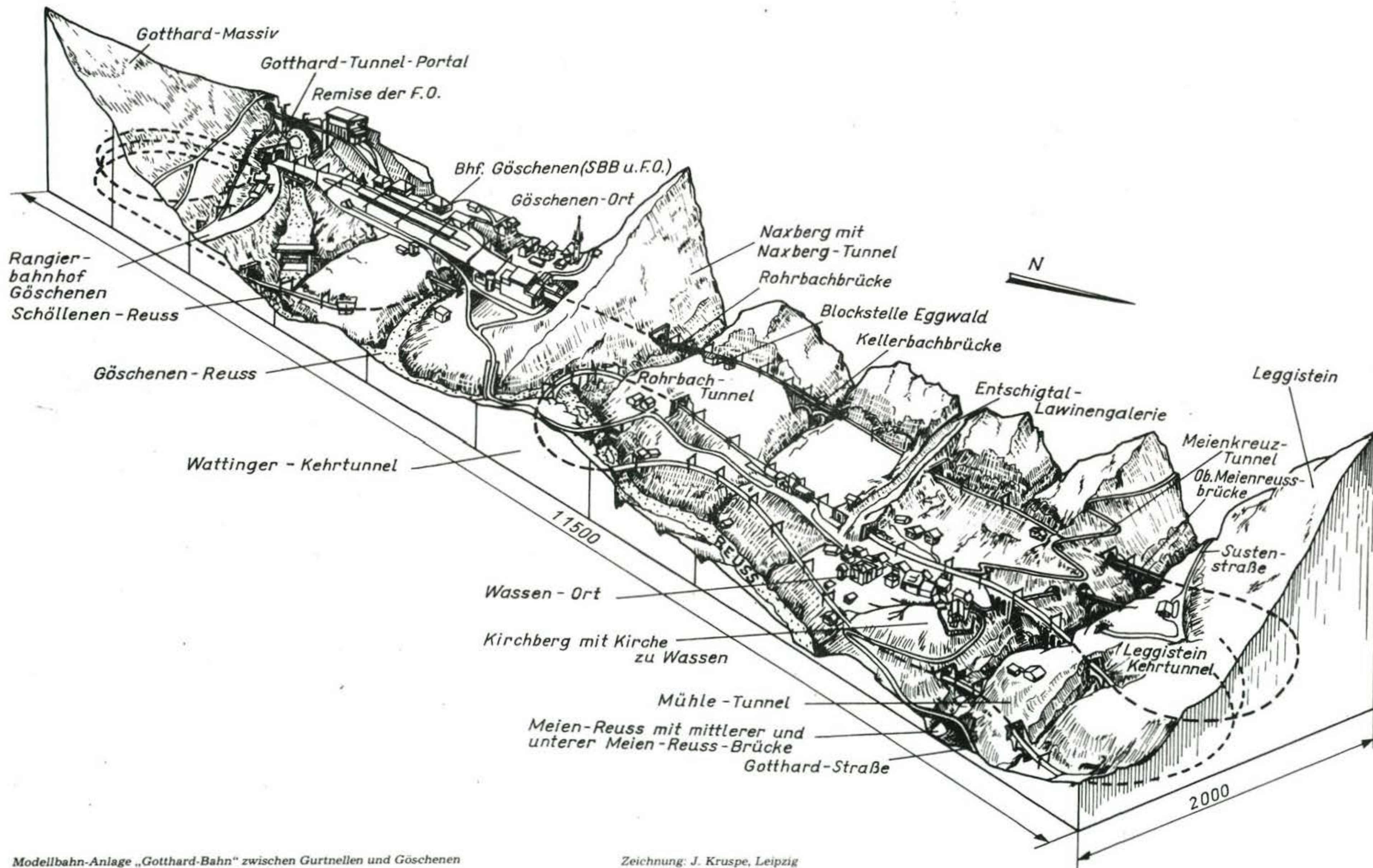
Gesamtkonzipierung

Wie schon gesagt, gibt die Anlage einen Geländeausschnitt der Gotthard-Nordrampe zwischen Gurtnellen und Göschenen wieder. Die Gleisverlegung orientierte sich an einem Streckenplan der SBB aus dem Jahre 1962. An Hand von Fotomaterial, Landkarten und anderen Publikationen wurde das Geländerelief gestaltet. Natürlich waren einige Konzessionen notwendig. Allerdings hatte das keine Minderung der Aussagekraft der Anlage zur Folge.
Da alle wichtigen Bauwerke dieses Streckenteils berücksichtigt wurden, besitzt das Gesamtmotiv eine hohe Authentizität.
Die Gleisführung auf der 12 m langen und 2 m breiten Anlage ist in Blockabschnitte unterteilt und erlaubt den gleichzeitigen Verkehr von 17 Zügen. Mit einem fahrbaren Steuerpult wird die Fahrstromversorgung, die Steuerstromversorgung für die Elektronik sowie die Beleuchtungsstromversorgung bewerkstelligt. Die elektronische Blocksicherung ist mit Anfahr- und Bremsautomatik ausgerüstet. Zur Fahrstromversorgung wurden drei Thyristoren installiert, wobei ein Thyristor für die Bergfahrt (konstante Fahrstromversorgung 9 V), ein zweiter Thyristor für die Talfahrt (konstante Fahrstromversorgung 7 V) genutzt wird. Der dritte Thyristor ist wahlweise für Berg- und Talfahrt einsetzbar und wird in Reserve gehalten. An der elektronischen Grundkonzeption hat übrigens der Freund John Heinrich entscheidenden Anteil.
Sämtliche Signalbilder und Signale wurden nach SBB-Signalvorschrift nachgebaut. Auf der Anlage befinden sich ca. 100 Gebäude, die alle nach authentischem Informationsmaterial gebaut wurden. Das gilt auch für Brücken, Tunnel und andere Kunstbauten.
Die Geländegestaltung erfolgte nach einem recht eigenwilligen Prinzip: Tischlerplatten wurden in Rippenbauweise entsprechend der Geländekonturen aufgebaut. Die entstandenen Fächer zwischen den über Kreuz zusammengesteckten Rippen wurden mit Schaumpolystyrol ausgefüllt. Mit einem Sägeblatt wurden die überstehenden Schaumpolystyrolkanten bis auf die Kontur der Holzrippe angepaßt. Anschließend erfolgte ein Überkleben der Konturen mit Toilettenpapier und Holzkaltleim. Nach der Trocknung des Grundes wurde aus einem Gemisch von gesiebtem Sägemehl und PVAC-Holzkaltleim eine Spachtelpaste aufgebracht, die die endgültige Struktur erbrachte.
An rollendem Material stehen für den Fahrbetrieb ca. 35 Eigenbau-Triebfahrzeuge sowie ca. 250 Waggons der verschiedenen Epochen zur Verfügung. Auf der Anlage erfolgt der Verkehr nicht „epochenrein", sondern nach dem Leitspruch „Technik am Gotthard". Dies ermöglicht, das ganze Spektrum von Triebfahrzeugen auch in seiner geschichtlichen Entwicklung veranschaulichen zu können.



Joachim Kruspe

Als mich Joachim Kruspe zum ersten Mal begrüßte, hatte ich das Gefühl, als ob meine Hand in seiner Pranke förmlich verschwindet. Unwillkürlich drängte sich die Frage auf, wie solch große Hände mit filigranem Modellbau vereinbar sind. Im Laufe der Zeit hatte ich ausgiebig Gelegenheit, ihm auf die Finger zu sehen. Das ausgewogene Verhältnis zwischen handwerklichem Geschick und gründlicher gedanklicher Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Vorhaben ist sein Schlüssel zum Erfolg. Dabei hatte für den gelernten Schriftmaler alles recht bescheiden begonnen. Das Interesse an der großen Bahn war zwar vorhanden, die angestrebte modellmäßige Umsetzung gelang allerdings nicht sofort. Seine erste Eigenschöpfung flog übrigens in den Papierkorb. Entmutigung und Neubeginn lagen glücklicherweise dicht beisammen, denn in der Folgezeit entstanden eine Vielzahl bemerkenswerter Eigenbaumodelle.
Freund Kruspe fungiert seit 1969 auch als Leiter der Gruppe „Gotthardbahn" VEM/MEDI der Leipziger AG „Friedrich List". Die bekannte TT-Anlage ist Ausdruck eines produktiven Miteinander, an dem Achim Kruspe wesentlichen Anteil hat.
Insbesondere den jugendlichen Mitgliedern vermittelt er gern seine Erfahrungen, so daß auch künftig von diesem kleinen Kollektiv noch einiges zu erwarten ist.



Modellbahn-Anlage „Gotthard-Bahn" zwischen Gurtnellen und Göschenen

Zeichnung: J. Kruspe, Leipzig

Eine wohldurchdachte Lösung, die sicherlich auch zukünftig noch viele Möglichkeiten für den Triebfahrzeug-Eigenbau in der Gruppe eröffnet.

Streckenführung

Im folgenden soll die Panoramaskizze der Anlage zu einem kleinen vorbildbezogenen Schienenbummel, entlang dem Modellbahngleiskörper, genutzt werden. Die an der rechten unteren Anlagenbegrenzung beginnende Trasse aus Richtung Gurtnellen mündet zunächst in den Mühletunnel. Nach Überquerung der Unteren Meienreußbrücke passiert die Strecke den Kirchbergtunnel. Oberhalb dieses Tunnels ist übrigens die bekannte Kirche von Wasser, nachgebildet von Freund Kruspe, zu sehen.
Dem Kirchbergtunnel schließt sich die schlanke, s-förmige Linienführung entlang der Reuß an. Dieser Fluß wird dann auf der Unteren Wattinger Brücke überquert. Dem Wattinger Kehrtunnel folgt die Obere Wattinger Brücke über die Reuß sowie der Rohrbachtunnel.
Die Trasse verläuft nach Verlassen dieses Bauwerks oberhalb des bereits beschriebenen Streckenabschnittes, allerdings in entgegengesetzter Richtung. Unmittelbar hinter dem kleinen Bahnhof Wassen ist die Entschigtal-Galerie angeordnet, die den Gleiskörper vor Lawinen schützen soll. Nach einer leichten Rechtskurve und nach der imposanten Mittleren Meienreußbrücke durchquert die zweigleisige Streckenführung den kleinen Strahllochtunnel. Diesem folgt die Strahllochbrücke sowie der Leggistein, ein Kehrtunnel, der die erneute Richtungsänderung der Bahntrasse bewirkt. Anschließend wird die Reuß nochmals überquert, diesmal auf der Oberen Meienreußbrücke. Hinter dem kurzen Meienkreuztunnel mündet die Strecke zum zweiten Mal in die Entschigtal-Galerie ein. Nach der Kellerbachbrücke wird die Blockstelle Eggwald, die beim Vorbild noch vor einigen Jahren die lawinengefährdete Region zu überwachen hatte, passiert. Über die Rohrbachbrücke, der einzigen Stahlkonstruktion der Gotthardstrecke, erreicht die Bahnlinie den Naxberg-Tunnel. Damit wurden die sogenannten Kehren von Wassen bewältigt. Die Ausfahrt des Naxberg-Tunnels bildet dann den Beginn des für die Betriebsabwicklung der nördlichen Gotthardrampe bedeutungsvollen Bahnhofs Göschenen. Die Bahnanlagen Göschenens werden, wie auch beim Vorbild, für Zugüberholungen sowie zur Abfertigung der Autotransportzüge durch den Gotthardtunnel benutzt. Außerdem hat hier die schmalspurige Schöllenenbahn ihren Ausgangspunkt. Das andere Ende des Bahnhofs Göschenen wird durch das Portal des Gotthardtunnels begrenzt. Während beim großen Vorbild die Züge in Airolo das Gotthardmassiv wieder verlassen, fahren die Modellbahnzüge über eine Spirale in den Wechselspeicher der Anlage. Der Umkehrung der Züge folgt die Rückfahrt von Göschenen nach Gurtnellen — Schwerarbeit für die Loks im Maßstab 1:120!

Information zur TT-Gotthardbahn

Abmessungen der Anlage
— 12,0 m Länge
— 2,0 m Breite
— 2,4 m Höhe
Anzahl der Anlagenplatten: 10

Anzahl der Böcke zur Abstützung: 11

Gleismaterial:
— 210 m Regelspur
— 12 m Schmalspur
— 40 Weichen

Im fahrbaren Steuerpult zusammengefaßt:
— Fahrstromversorgung
— Steuerstromversorgung für Elektronik
— Beleuchtungsstromversorgung

Triebfahrzeuge (Auswahl):
— Dampfloks der Baureihen C 4/5, A 3/5, D 4/4, Ed 2 × 3/3.
— Elektrische Lokomotiven der Baureihen Ae 6/6 und 6/8, Re 4/4, Ae 4/7 und 3/5, Be 4/6 und 6/8, Ae 8/8 (Doppellok BLS)
— Diesellok der Baureihe Am 6/6
— Triebwagen „Roter Pfeil“, „Jura Pfeil“, „Halbesel“, 4teiliger TEE „Bavaria“, Matissa Meßtriebwagen, F0 Schmalspurtriebwagen Rbe 4/4

Anzahl der Gebäude: ca. 100

Ausblick

In den kommenden Jahren wird die Anlage selbstverständlich weiter vervollkommnet. Obwohl der Reifeprozeß der Detaillierung schon weit fortgeschritten ist, bleibt dennoch viel zu tun.
Allerdings ist gegenwärtig absehbar, daß der Erhaltung des bereits Vorhandenen ständig mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden muß. Trotz dieses Mehraufwandes verbleibt noch genügend Raum für weitere Aktivitäten. Insbesondere der Triebfahrzeug- und Waggonbau soll noch mehr in den Vordergrund geschoben werden.
Es wird also auch zukünftig auf der Anlage ständig Neues geben, dem man erwartungsvoll entgegensehen kann.



Bild 4 Der Ort Wassen mit unterer und mittlerer Trasse am Kirchbergtunnel. Sonderzug mit einer 2'C Dampflok A 3/5 (2'Ch4v)

Fotos: W. Bahnert, Leipzig (4)



Bild 6 Historische Lokomotiven und Wagen der SBB anläßlich des 100jährigen Gotthardjubiläums in Wassen.

Fotos und Zeichnung: Beschaffung Verfasser

Fortsetzung von Seite 164

40 Minuten stillgelegt, um die Unterwerke und Lokomotiven umzuschalten.
Da keinerlei Erfahrungen im Bau von elektrischen Lokomotiven bestanden, vergaben die SBB an die schweizerische Elektroindustrie die Aufträge für Probelokomotiven. Es wurden insgesamt vier Probelokomotiven mit einer Leistung zwischen 1600 PS und 2370 PS geliefert. Vor der vollständigen Erprobung wurden allerdings bereits die zwei Typen hergestellt. Von der Be 4/6 folgten insgesamt 40 Loks und vom verbesserten Typ, des aus dem „Urkrokodil" entwickelten legendären „Krokodiles", 51 Loks.
Mitte der 20er Jahre waren dann die ersten Ansätze zum Bau einer Einheitslokomotive zu verzeichnen. In einer Serie von rund 127 Stück wurde die schwere Schnellzugslok Ae 4/7 gebaut, aus der dann später für das Flachland die leichtere Ae 3/6 mit vorwiegend gleichen Bauteilen entstand.
In den 30er Jahren kamen dann drei große Doppellokomotiven, vorwiegend für den Güterzugdienst, zum Einsatz. Sie sollten die schweren Transitgüterzüge ohne Vorspann über den Gotthard ziehen. Während der großen Leistungsschau der Schweizer Industrie im Jahre 1939 wurde die damals stärkste Lokomotive mit 11100 PS (Serienbezeichnung Ae 8/14) vorgestellt. Es zeigte sich aber, daß solche Lokomotiven unwirtschaftlich waren, da sie auf dem größten Teil der Strecke die Leistung nicht ausfahren konnten! In den schweren Jahren des zweiten Weltkrieges wurde die letzte der großen Loks „auf dem Reißbrett" geteilt und als „halbe Lok" mit der Möglichkeit gebaut, zwei dieser Triebfahrzeuge in Doppeltraktion zu fahren. Aber auch diese Konstruktion erwies sich als nicht geeignet; es wurden nur 12 Stück hergestellt.
Nach dem Krieg ging man dann „ernsthaft" an die Entwicklung einer Einheitslok. 1951 wurden die ersten zwei 5836 PS starken Maschinen Ae 6/6 in Dienst gestellt, mit denen die Gotthardschnellzüge erstmals ohne Vorspann über „den Berg" gefahren werden konnten. 120 Exemplare wurden davon gebaut.
Ab 1961 erfolgte die Inbetriebnahme weiterer Einheitsloks. Dieser vierachsige Typ mit 6327 PS Leistung kann universell im Flachland und Gebirge eingesetzt werden. Speziell für den Gotthard wurde eine kleine Serie von 20 Stück mit geänderter Übersetzung gebaut. Insgesamt entstanden 267 dieser Fahrzeuge. Ab 1972 wurde die bisher letzte Einheitslok mit 10611 PS Leistung in Betrieb genommen. Die Re 6/6 ist mit einer Serie von 89 Stück fast vollständig am Gotthard eingesetzt.
Zur Zeit wird eine 6900 PS starke Lokomotive konstruiert. Sie soll die Re 6/6 im Reisezugdienst entlasten.

Der Winterdienst und die Vorbeugung gegen Lawinen

Die Gotthardstrecke verläuft in den oberen Teilen der Bergstrecken durch ein von vielen Lawinenzügen durchzogenes Gelände. Zum Schutze vor Lawinen wurden die verschiedensten Bauwerke geschaffen. So ist die SBB heute auch Besitzer des großen sogenannten „Bannwaldes", der im Laufe der letzten 100 Jahre angelegt wurde. Für die Schneeräumung wurden auf der Gotthardbahn verschiedene Schneepflüge eingesetzt. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß diese Fahrzeuge den Anforderungen nicht genügten, da Schneehöhen bis zu 2 m keine Seltenheit sind. Daher beschaffte man schon bald bei der Firma Henschel in Kassel die legendäre „Gotthard-Rotary". Diese Schneeschleuder genügte lange Zeit den Anforderungen. Erst Ende der 40er-Jahre kam dann eine elektrische Schneeschleuder hinzu! Nun war die „Rotary" während des vergangenen Winters letztmalig im Dienst und bekommt nun einen Ehrenplatz in der neuen Gotthardhalle des Verkehrsmuseums.
Auch mit anderen technischen Vorkehrungen wird der Zugverkehr im Winter abgesichert. So fallen z. B. in den besonders gefährdeten Streckenabschnitten die Signale automatisch auf „Halt", wenn sich eine Lawine im Abrißgebiet löst. Diese Signale sind so plaziert, daß sich die Züge dann in geschützten Tunnelabschnitten befinden. Durch die am Gotthard gefahrenen hohen Geschwindigkeiten von 80 km/h sind die Schneeschleudern nur noch zur Lawinenräumung notwendig, bzw. werden sie heute zur Räumung der Bahnhöfe eingesetzt.

Die Zukunft der Gotthardstrecke

Obwohl die Bergstrecke sicherungstechnisch dem modernsten Stand entspricht, ist mit der Einführung des Taktfahrplans die Kapazitätsgrenze erreicht. Um den ständig steigenden Verkehr künftig zu bewältigen, wird gegenwärtig die Lötschbergstrecke zweigleisig ausgebaut. Das Problem einer neuen Alpentransversale ist aber dadurch noch nicht aus der Welt geschaffen! So wird nun an verschiedenen Lösungsvarianten gearbeitet, wobei ein „Gotthardbasistunnel" zwischen Erstfeld und Biasca mit einer Länge von rund 50 km oder die „Ostalpenbahn" mit einem Splügenbasistunnel zwischen Thusis und Chiavenna zur Diskussion stehen.

Quellennachweis:

/1/ 100 Jahre Schweizerbahnen
/2/ Die Bahn durch den Gotthard — Off. Festschrift zum 100. Jubiläum
/3/ 75 Jahre Gotthardbahn (SBB-Nachrichtenblatt)
/4/ verschiedene Periodika

Dipl.-Ing. oec. OTTO VOIGT (DMV), Berlin

Berliner Sonderfahrten und ihre Lokomotiven vorgestellt

Seit etwa 1978 hat im Bezirksverband Berlin das Interesse an Sonderfahrten stark zugenommen. Mit viel Engagement, Elan und Einsatzbereitschaft widmeten und widmen sich die Freunde dieser Aufgabe. Die steigenden Teilnehmerzahlen und auch die Veröffentlichungen in anderen Publikationsorganen beweisen die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges. Von Beginn an wurde großer Wert auf einen reibungslosen Ablauf und eine gute Organisation gelegt. Das fängt bei der Vorbereitung an, geht über den Inhalt des Programmheftes (einschließlich der Berufsorientierung für die DR) bis hin zur Sorge um das leibliche Wohl der Fahrtteilnehmer. Es ist durchaus kein Nachteil, wenn die Sonderfahrten in erster Linie im „eigenen" Rbd-Bereich blieben. Im Gegenteil: Wieviel Interessantes gibt es doch so „rund um den Kirchturm" zu sehen. Wann hat man schon einmal Zeit, z. B. in Muße durch das Oderbruch zu fahren? Eine ganz große Sache war die Fahrt „Rund um Berlin" im Jahre 1978.
Eine glückliche Hand muß den Berliner Organisatoren bei der Auswahl „ihrer" Lokomotiven bescheinigt werden. Immer wurde zum richtigen Zeitpunkt die richtige Lokomotive eingesetzt. Das war bei der 35 1097 vom Bw Wustermark Rbf genauso wie bei der 01 1518 und 01 2065 vom Bw Ostbahnhof. Schon ein Jahr später wären Fahrten mit diesen Lokomotiven nicht mehr möglich gewesen! Die Berliner Organisatoren, das muß unbedingt gesagt werden, hatten immer viel Entgegenkommen bei der Deutschen Reichsbahn, besonders bei den Eisenbahnern in den Bahnbetriebswerken. So mancher in Ehren ergrauter Lokomotivführer ließ es sich nicht nehmen, den Sonderzug des DMV zu fahren. Stellvertretend für alle soll hier nur der Kollege Bruno Zimmer vom Bw Wustermark Rbf genannt sein.

Sonderfahrten und Lokomotiven

Im Mai 1978 wurde mit der Lokomotive 35 1097 die bereits erwähnte Fahrt „Rund um Berlin" gemacht. Sie hatte die interessante Streckenführung Berlin-Lichtenberg—Mittenwalde (Mark)—Zossen—Jüterbog—Treuenbrietzen—Ferch-Lienewitz—Seddin—Potsdam—Wustermark—Nauen—Kremmen—Oranienburg—Basdorf—Berlin-Lichtenberg. Jeder Teilnehmer wird sich noch erinnern, daß sie Kondition verlangte. Bereits zu diesem Zeitpunkt

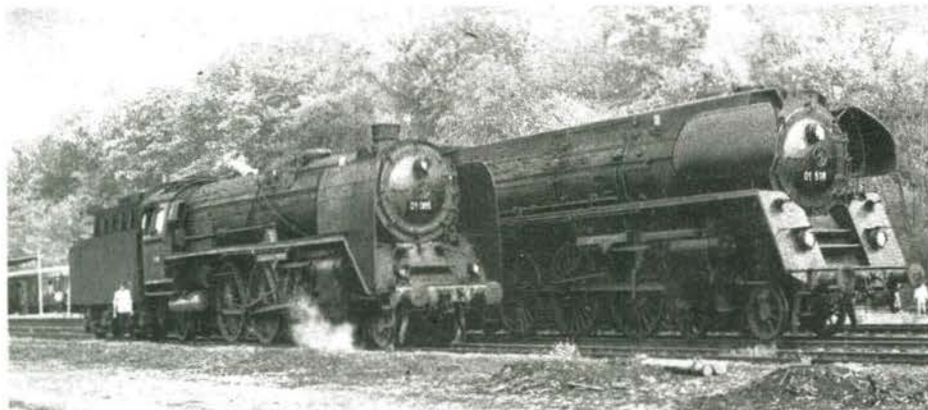
Aus den Betriebsbüchern der Lokomotiven

		35 1097-1	01 518	52 2751-7	52 6373	50 3145-5
Baureihe		23	01	52	52	50
Betriebsnummer		23 1097	01 5118	52 2751	52 6373	50 3145
Betriebsgattung		P 35.18	S 36.20	G 56.15	G 56.15	G 56.15
Bauart		1'C1'h2	2'C1'h2	1'Eh2	1'Eh2	1'Eh2
Fabriknummer		123 097	22 928	27 991	12 926	13 771
Hersteller		1)	2)	3)	4)	5)
Baujahr		1959	1936	1944	1944	1942
V_{max}	km/h	110	130	70	80	80
Länge ü. Puffer	mm	22 600	24 350	22 975	22 975	22 940
Raddurchmesser						
Treib- u. Kuppelräder	mm	1750	2000	1400	1400	1400
vordere Laufräder	mm	1000	1000	850	800	850
hintere Laufräder	mm	1250	1200	—	—	—
Kesselüberdruck	kp/cm²	16	16	16	16	16
Rostfläche	m²	3,71	4,87	3,90	3,90	3,90
Heizrohre	Stck.	150	125	113	113	113
Rauchrohre	Stck.	38	43	35	35	35
Verdampfungsheizfläche	m²	159,6	224,5	177,6	177,6	177,6
Masse Kessel o. Ausr.	t	18,45	25,74	18,42	18,42	18,42
Inhalt Wasserkasten	m³	28	34	30	30	26
Kohle	t	10	13,5	10	10	8
Vorwärmer		Mischr.	Mischr.	ohne	ohne	Oberflächenw.
gekuppelt mit Tender		2'2' T 28	2'2' T 34	K 2'2' T 30	K 2'2' T 30	2'2' T 26
Achsfahrmasse	t	18,3	20,1	15,1	15,1	15,3
Fahrzeugmasse	t	138,0	169,0	129,2	129,2	136,4
gebaute Machinen	Stck.	113	Reko. 35	6737	6737	3141
Standorte	Bw	Leipzig Hbf. Süd Leipzig West Bln.-Lichtenb. Bln.-Ostbf. Wustermark	Erfurt P Bln.-Schönew. Bln.-Ostbf. Saalfeld	Seddin Falkenberg/E. Wustermark	Bln.-Schönew. Grunewald Branden-burg/A. Frank-furt/O. Bln.-Pankow Gera Wustermark	Gesundbrunnen Pasewalk Frankfurt/O. Stendal Oebisfelde Salzwedel Aschersleben Dresden Adorf Nossen K.-M.-Stadt Reichenbach Bln.-Schönew.
letztes Einsatz-Bw		Wuster-mark Rbf	Saalfeld	Wustermark Rbf	Wustermark Rbf	Bln.-Schönew.
seit		16. Oktober 1975	März 1980	9. Oktober 1970	21. April 1968	21. Dezember 1980
Verbleib		abgestellt Bw Wuster-mark	ver-schrottet Mai 1981	Bw Wuster-mark	ver-schrottet Ende 1981	abgestellt Bw Bln.-Schöneweide

Anmerkung: 1) VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
2) Henschel und Sohn, Kessel (Rekonstruktion Raw Meiningen 1963 aus 01 185)
3) Henschel und Sohn, Kessel
4) Berliner Maschinenbau AG, vorm. Schwartzkopff, Wildau
5) Maschinenbau- und Bahnbedarf AG, vorm. Orenstein & Koppel, Potsdam-Babelsberg

war die 35 1097 die letzte betriebsfähige Lokomotive der BR 35 in der Rbd Berlin. Sie wurde danach nie mehr in einem planmäßigen Dienst eingesetzt.
Ein Jahr später, im Mai 1979, kam eine ganz besondere Sonderfahrt zustande. Die Lokomotiven 01 1518 und 01 2065 beförderten den Sonderzug auf der Strecke Berlin-Lichtenberg — Werneuchen — Tiefensee — Wriezen — Gorgast — Kietz — Werbig — Müncheberg — Strausberg — Berlin-Lichtenberg. Also zum Teil über Strecken, die nie zuvor eine 01 gesehen hatten und somit besondere Leckerbissen für die Fotografen boten. Noch im gleichen Jahr übernahm die







01 065 in der Einsatzstelle Lichtenberg Heizlokdienste. Dagegen ging die 01 518 noch einmal auf Reisen. Noch im Herbst des gleichen Jahres wurden zwei Sonderzüge nach Dessau zur Fahrzeugschau elektrischer Lokomotiven eingesetzt. Einmal mit einem SVT und letztmalig mit der 01 2065. Das war auch ihr letzter Einsatz vor einem Sonderzug des DMV; anschließend wurde sie in Lichtenberg stationiert. Am 13. Oktober wurde die letzte Sonderfahrt im Jahre 1979 unternommen. Die Strecke führte von Berlin-Lichtenberg — Erkner — Fürstenwalde — Bad Saarow-Pieskow — Beeskow — Grunow — Scharmützelsee — Storkow — Königs Wusterhausen und zurück nach Berlin-Lichtenberg. Dazu wurde die 52 2751 vom Bahnbetriebswerk Wustermark Rbf eingesetzt. Diese Lokomotive war erst im Februar 1962 von der SŽD übernommen worden, wo sie unter der Baureihenbezeichnung TE und mit ihrer deutschen Ordnungsnummer lief. Als besondere Attraktion war diese Lokomotive schon für den Wintereinsatz ausgerüstet. Auch nach der Sonderfahrt stand diese Lokomotive noch im Plandienst des Bw Wustermark Rbf und war hauptsächlich auf den nördlichen Strecken des Außenringes zu sehen.
Im Mai 1980 war Jöhstadt im Erzgebirge das Ziel der Sonderfahrt des Bezirksvorstandes Berlin. Es war vorgesehen, mit der 01 1518 und der 01 1512 den Sonderzug nach Karl-Marx-Stadt zu bringen. Aufgrund der Tatsache, daß zu diesem Zeitpunkt die Berliner 01-Lokomotiven mit Rostfeuerung schon in Saalfeld liefen, mußte von diesem Gedanken leider Abstand genommen werden. Auch mit einem regulären Reisezug war die Fahrt nach Karl-Marx-Stadt ein voller Erfolg. Die Weiterfahrt von Karl-Marx-Stadt nach Wolkenstein erfolgte planmäßig mit der 38 205 und von Wolkenstein nach Jöhstadt mit der 99 1568.
Ein Jahr später, im Mai 1981, wurde im Zusammenwirken mit den Bezirksvorständen Greifswald und Schwerin eine Sternfahrt nach Karow in Mecklenburg organisiert. Die Fahrt führte über die interessante Strecke Oranienburg — Karow und zurück. Die Berliner kamen mit der 52 6373, die Greifswalder mit der 50 3625 und die Schweriner Freunde mit der 44 0296. Dazu war in Karow noch die 50 4081 zu sehen — eine imposante Lok-Parade, die wie ein Magnet die Fotofreunde anzog. Die Sonderzuglokomotive wurde wieder in bewährter Weise durch das Bw Wustermark Rbf gestellt. Sie war vor und nach der Sonderfahrt besonders auf dem Berliner Außenring und auf der Strecke nach Stendal zu sehen. Bei der 52 6373 handelte es sich um eine sogenannte Altbau-52er.
Im Oktober wurde die zweite Sonderfahrt veranstaltet. Auf bewährtem Kurs ging es von Berlin-Lichtenberg über Werneuchen — Wriezen — Werbig — Müncheberg — Strausberg nach Berlin-Lichtenberg. Dazu wurde die Lokomotive 50 3145 vom Bw Berlin-Schöneweide ausgewählt. Nachdem sie mehrere Monate vor allem auf dem Berliner Innenring im Güterzugdienst zu sehen war, wurde sie danach im Rangierbahnhof Pankow abgestellt. Für diese Sonderfahrt wurde sie wieder auf Hochglanz gebracht und bescherte den Freunden der Eisenbahn herrliche Anfahrten. Im Bahnhof Müncheberg präsentierte sich noch die ehemalige 80 009 unter Dampf, die ebenfalls das Interesse der Fotofreunde fand.
Der in den letzten Jahren erfolgreich beschrittene Weg bei der Durchführung von Sonderfahrten wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt.

Bild 1 Rund um Berlin ging es im Mai 1978 mit der damals letzten betriebsfähigen 35er der Rbd Berlin.

Bild 2 Am 13. Oktober 1979 gaben sich anläßlich der Sonderfahrt des BV Berlin die Lokomotiven 01 065 und 01 518 in Müncheberg ein Stelldichein!

Bild 3 Die Sternfahrt nach Karow am 9. Mai 1980 wurde zu einem unvergessenen Erlebnis. U. B. z. Sonderzugatmosphäre auf dem Bahnhof Karow (Meckl).

Fotos: Verfasser (2), N. Kaatz, Eldena (1)

BR 50.3 überwiegend im Güterzugdienst

Bw Halberstadt

Das Bw Halberstadt verfügt über eine größere Anzahl von Lokomotiven der BR 50.3, die vorwiegend im Güterzugdienst zum Einsatz kommen. Es handelt sich um folgende Loks (Stand 10. April 1982):
50 3552, 50 3565, 50 3632, 50 3501, 50 3556, 50 3570, 50 3700, 50 3512, 50 3562, 50 3579 (im Planseinsatz); 50 3557, 50 3575, 50 3631, 50 3705, 50 3558, 50 3606, 50 3649, 50 3707, 50 3559, 50 3662, 50 3708 (z. Z. außer Betrieb bzw. im Raw); 50 3629 (Heizlok).
In der **Einsatzstelle Blankenburg** ist die Lok 50 3565 beheimatet.
Zur **Einsatzstelle Oschersleben** gehören die Loks: 50 3575, 50 3559, 50 3606, 50 3631 und als Heizlok die 50 3568.
Derzeit befindet sich auch die 01 1511 im Planeinsatz u. a. vor den Zügen 8433, 8438 und 3435 zwischen Magdeburg und Halberstadt. Es besteht aber die Möglichkeit, daß die Lok kurzfristig wieder abgestellt wird.
Die Loks der BR 50.3 sind überwiegend im Güterzugdienst auf den Strecken Ilsenburg—Halberstadt und Halberstadt—Thale eingesetzt. Meist wird auch der Personenzug 16471 mit einer Lok der BR 35.3 bespannt.
Mz./Sp.

Bw Karl-Marx-Stadt

In Ergänzung zu der Veröffentlichung im Heft 4/82 der vollständige Dampflokbestand dieses Bahnbetriebswerkes zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Ausgabe:
50 2407, 50 2652, 50 3548, 50 3543, 50 3563, 50 3603, 50 3633, 50 3644, 50 3646, 50 3655, 50 3659, 50 3670, 50 3673, 50 3688 und 50 3689. Als Heizloks stehen die Loks 50 2470, 50 3661, 50 3562, 50 3667 sowie 50 1298 (letztere in Döbeln) zur Verfügung.
Im Bw Karl-Marx-Stadt ist ferner die 03 298 abgestellt. Die Lok 01 0535 wurde vor vier Monaten im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt verschrottet.
Die Loks der **Einsatzstelle Döbeln** des Bw Riesa — Ende April handelte es sich um die 50 2407 und 50 3548. Sie bewältigen auf der Strecke Döbeln—Großbothen Güterverkehr und Übergabefahrten nach Roßwein bzw. Niederwiesa. **Ru./Ku.**

Bw Glauchau

Zum Bestand des Bw Glauchau gehören die Loks 50 3516, 50 3523, 50 3658 und 50 3697 für Planeinsätze. Eine dieser Maschinen wird auf den Strecken Zwickau—Glauchau—Rochlitz und Glauchau—St. Egidien—Oelsnitz—Lugau eingesetzt. Eine weitere der o. g. Maschinen verkehrt auf der Strecke Colditz—Rochlitz—Glauchau.
Hier einige Richtzeiten für die mit diesen Loks bespannten Güterzüge: 11.30 Uhr und 14.20 Uhr ab Rochlitz! Ebenso werden die Personenzüge 17750 (Strecke 431) und 19743 (Strecke 432) mit dieser Lok gefahren. **Fr./Ku.**

Bw Aue, Einsatzstelle Annaberg-Buchholz

Seit 14. März 1982 werden auch wieder im Raum Flöha/Annaberg-Buchholz Dampflokomotiven eingesetzt. Es handelt sich dabei um die Loks 50 3646 und 50 3543. Einige Richtzeiten: Ankunft eines Güterzuges zwischen 5.30 Uhr und 6.00 Uhr in Annaberg-Buchholz Süd (BR 50.3 als Schiebelok). Abfahrt eines Zuges zwischen 9.30 Uhr und 10.00 Uhr von Annaberg-Buchholz Süd in Richtung Flöha. Ankunft eines Zuges aus Richtung Flöha in Annaberg-Buchholz Süd zwischen 20.20 Uhr und 21.00 Uhr.
Die unter Dampf stehende Lok 86 1001 wurde bis 21. April 1982 zum Vorwärmen der Diesel-Motore genutzt. **Me.**

Bw Salzwedel

Zum Bestand des Bw Salzwedel gehören derzeit u. a.: 50 3541, 50 3576, 50 3577, 50 3684 und 50 3618. Mit einer Dampflok der BR 50.3 wird in der Regel der Personenzug 17323 nach Wittenberge bespannt. Von dort fährt die Lok gegen 9.30 Uhr einen Nahgüterzug (Halt in Geestgottberg, dortige Abfahrt gegen 11.00 Uhr) zurück.
Ein weiterer Güterzug mit dieser BR verläßt Salzwedel gegen 7.30 Uhr (Rangieraufenthalt in Arendsee) ebenfalls nach Wittenberge. Rückfahrt gegen 15.00 Uhr in Richtung Stendal. **Ra.**

Bw Rostock/Bw Wismar

Die Lok 44 1595 ist Heizlok in Wismar. Die 44 1264 und 44 1280 sind vom Raw Meiningen für die gleiche Aufgabe eingetroffen. Letztere sind ohnehin nicht im Zugdienst einsetzbar, da jeweils die 5. Kuppelachse ausgebaut wurde.
Hm.

Letztmalig war die Lok 01 2204 auf der Strecke Schwerin—Berlin—Schwerin vor einem Personen- bzw. D-Zug am 23. April 1982 für Planleistungen eingesetzt. Anläßlich der Sonderfahrt des BV Schwerin fuhr die Lok am 8. Mai 1982 noch einmal. **Hm./Ra.**

Bw Güsten

Zum Bestand des Bw Güsten gehören derzeit folgende Loks:
01 1512, 41 1062, 41 1159, 44 2569, 44 2663, 50 3558, 50 3564, 50 3580, 50 3639, 50 3640, 50 3656 und 50 3695.
Die Lok 50 3511 wurde an das Bw Neubrandenburg abgegeben. Die Maschinen der BR 01 und 41 sind in der Einsatzstelle **Staßfurt** beheimatet. Mit diesen Loks werden folgende Züge gefahren:
P 3221 Güsten—Sangerhausen, P 3222 Sangerhausen—Lutherstadt Wittenberg, P 3223 Güsten—Sangerhausen, P 3226 Sangerhausen—Schönebeck-Salzelmen, P 6251 Schönebeck-Salzelmen—Aschersleben und zwei Nahgüterzüge zwischen Sangerhausen und Roßla. **Schn./Gr.**

Bw Sangerhausen

In Betrieb befinden sich z. Z. die Loks 52 8003, 52 8014, 52 8022 und 52 8094. Die 52 8081 und 52 8096 werden demnächst in das Raw Meiningen überführt.
Der Dampflokeinsatz wird hauptsächlich auf der Strecke Helbra—Niederröblingen—Helbra abgewickelt. Hier einige Richtzeiten:
Sgh ab 7.01 Uhr, Ndr an 8.57 Uhr; Ndr ab 9.52 Uhr, Sgh an 10.29 Uhr (Lokwechsel); Sgh ab 11.39 Uhr, He an 12.27 Uhr; He ab 13.15 Uhr, Ndr an 14.32 Uhr; Ndr ab 15.10 Uhr, Sgh an 16.18 Uhr (Lokwechsel); Sgh ab 16.56 Uhr, He an 17.36 Uhr.
Zusätzlich verkehrt ein Güterzugpaar zwischen Sgh und Rottleberode mit BR 52.8. Ab Sgh 13.15 Uhr an Rottleberode 14.19 Uhr, ab Rottleberode 15.38 Uhr an Sgh 16.53 Uhr.
Legende: Ndr ≙ Niederröblingen, Sgh ≙ Sangerhausen, He ≙ Helbra

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz

Die in den vorhergehenden Ausgaben unserer Zeitschrift veröffentlichten Umläufe bleiben auch im Sommerfahrplan-Abschnitt erhalten. Hinzu kommt der D 1502, der mit BR 41 verkehrt. Vor dem P 5034 Saalfeld—Jena West ist täglich eine Lok der BR 41 anzutreffen! **Dre.**

Bw Berlin-Ostbahnhof

Seit 24. Mai 1982 verkehren auf der Relation Berlin—Bautzen—Berlin wieder die SVT der BR 175 als D 581/D 586 von Mo bis Fr. **Ff.**

Sicheres Befahren von Pilz-Weichen durch kleinere Lokomotiven

Es ist allgemein bekannt, daß kleine Lokomotiven (BR 89^2, BR 80 und auch BR 64, 75^5 und 24) ruckweise oder gar nicht über eine lange Weichenstraße (Bild 1) fahren.
Das passiert vor allem, wenn verkupfertes Schienenprofil verwendet wird. Es oxydiert, und der Stromübergang von Backenschiene zu Zunge ist nicht mehr gewährleistet.
Solche Weichenstraßen wie sie im Bild 1 dargestellt sind, verwenden wir Modelleisenbahner vor allem, um Platz zu sparen und nicht allzusehr vom Vorbild abzuweichen.
Deshalb möchte ich zwei Möglichkeiten vorstellen, die ich auf meiner Anlage je nach Bedarf erfolgreich angewandt habe. Sie sind schon mehrmals besprochen worden. Aber ich möchte sie einfacher und für den Anfänger verständlicher darstellen. Auch der Geldbeutel wird nicht zusätzlich beansprucht.

1. Möglichkeit: Zungen werden mit Backenschienen elektrisch verbunden. Das Herzstück bleibt stromlos.

Die Verbindung zwischen Herzstück und Zungen ist bei handelsüblichen Weichen zu entfernen, bei Bausätzen nicht erst anzubringen. Dann werden die auf Bild 1 und 2 dargestellten Verbindungen 1 und 2 durch sehr sauberes Löten hergestellt.
Nun sind die Lötstellen mit Schotter zu verdecken. Bei beweglichen Teilen ist dies nicht möglich. Deshalb ist auf saubere Arbeit zu achten. Die Verbindung geschieht am besten durch sehr dünnen Kupfer- oder Stahldraht. Diese Methode sollte nur angewandt werden, wenn größere Tfz verkehren (Schlepptenderlokomotiven, 4- bzw. 6achsige Diesel- und Elloks), z. B. auf Hauptstrecken und Kopfbahnhöfen. Diese Variante ist nicht für Rangierbahnhöfe geeignet und auch nicht bei vorbildgetreuen Anfahrschaltungen einsetzbar (Modellbahnbaustein).

2. Möglichkeit: Automatische Herzstück- und Zungenumpolung durch den handelsüblichen Weichenantrieb unter Wegfall der Rückmeldekontakte. Das Herzstück und die Zunge sind stromführend.

Diese Methode ist vorteilhafter als die erste, jedoch ist eine Rückmeldung schwerer zu praktizieren und bei Rangierbahnhöfen und elektronischen Anfahrschaltungen vorteilhaft. Die gesamte Weiche ist stromführend und die Kontaktgabe verbessert. Hierbei muß die Verbindung zwischen Herzstück und Zungen belassen werden. Wenn diese unzuverlässig wird, muß sie durch Löten noch verbessert werden, ebenfalls die beiden Stücke der Zunge.
Die Zungenverbindungsstange kann aus Messing bzw. Metall bestehen. (Bild 3)
Zur Umpolung wird der handelsübliche Antrieb verwendet. Die elektrischen Verbindungen sind aus dem Bild 3 ersichtlich. Die Leitungen 4.1. und 4.2. werden mit der Fahrstrom-Anlage verbunden.
Die zweite Möglichkeit ist dort angebracht, wo vorbildgerecht rangiert wird. Auch auf Nebenstrecken ist sie anwendbar.

R. Glocke, Sangerhausen

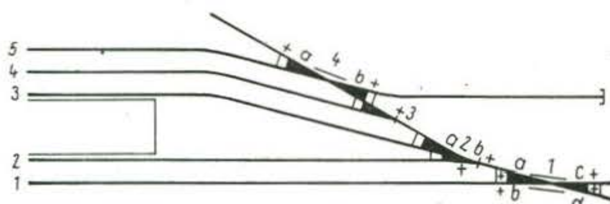


Bild 1 Rechter Bahnhofskopf eines größeren Modellbahnhofs. Deutlich ist die komplizierte Lage der Doppelweiche zu erkennen.

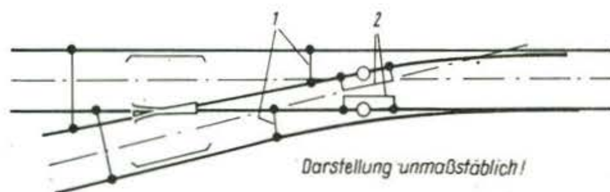


Bild 2 1 und 2 sauber durch Lötung verbinden.

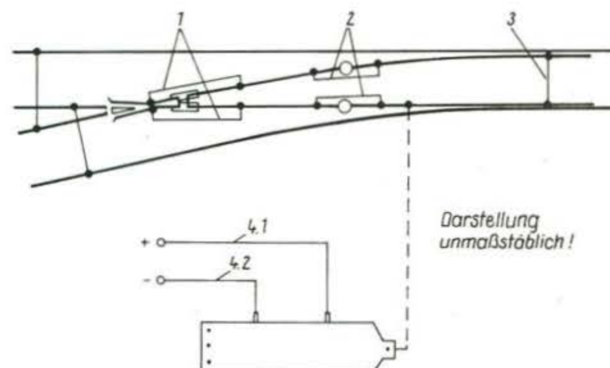


Bild 3 Die Verbindungen 1, 2 und 3 müssen zusätzlich angebracht werden, vor allem beim Einsatz von Tenderloks und kleinen Dieselloks (BN 150).

Quellenverzeichnis

Feuereißen, G.: Modellbahnelektromechanik, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1979, Seite 68 ff

Einfach gemacht

1. Setzt man Schultafellack 30% Alkydlackfarbe und 10% Abtönpaste zu, so entsteht mattschwarzer Lack.
2. Behandelt man eine Fläche mit Alkydvorstreichfarbe und bringt auf diese Aufziehtusche auf, entsteht ebenfalls eine mattglänzende schwarze Oberfläche.
3. Alkydvorstreichfarbe rot mit Alkydlack farblos vermischt ergibt, je nach Mischungsverhältnis, eine mattglänzende Farbschicht.
4. Farben auf Alkydbasis lassen sich mit einer Mux-Flasche sehr leicht und gleichmäßig deckend auf das behandelnde Teil aufsprühen.

A. Erxlebe, Salzwedel

Einheitstender für die BR 52

Nachdem die Lok BR 52^{Kon} im Handel erschien, begann bei den Modelleisenbahnern eine regelrechte „Umbauwelle", um aus dem an sich vorzüglich gelungenen Modell eine „richtige" BR 52 herzustellen. Wahrscheinlich ist sie heute auf unseren Anlagen in fast gleicher Stückzahl vorhanden, wie seinerzeit beim Vorbild. Wie dem auch sei, mich reizte besonders die 52 6708, weil sie zeitweilig mit dem Einheitstender 2'2' T 26 gekuppelt war. Da mir noch Gehäuseteile der ehemaligen BR 50 des VEB PIKO zur Verfügung standen, nahm ich mir vor, den Tenderantrieb der BR 01^5 in das zuvor erwähnte Gehäuse einzupassen. Dies gelang auch zur Zufriedenheit, nur fuhr mein Lok-Modell leider logischerweise mit Schnellzuggeschwindigkeit. Es gelang mir jedoch, diesen Mangel relativ schnell und einfach zu beheben.
Die Hauptwelle des Tenderantriebs der 01^5 ist mit zweigängigen Schnekken bestückt. Ersetzt man selbige durch solche mit nur einem Gang, wie sie z. B. in den Modellen der BR 64 oder der BR 86 verwendet werden, so ermäßigen sich die Umdrehungszahlen der angetriebenen Achsen um 50 %, wodurch nun eine dem Vorbild besser angepaßte Geschwindigkeit erzielt werden kann.
Wer sich nicht zutraut, die Schnecken auszuwechseln, der kann sich aus einem Stück gerichteter Fahrradspeiche und dem aus der Vertragswerkstatt zu beziehenden Zahnrad eine neue Hauptwelle herstellen.

U. Schultz, Neubrandenburg

Zum Supern von Industriemodellen

So hervorragend z. B. das Modell der BR 41 des VEB PIKO gelungen ist, so störten mich doch die „Bretter", die die Griffstangen und Ventilzüge am Kessel darstellen. Ich nahm also Stichel und Schaber zur Hand und begann die angespitzten Nachbildungen rigoros abzuarbeiten. Mit etwas Fingerspitzengefühl und vor allem mit der nötigen Gelassenheit geht das gar nicht so schwer vonstatten, wie es zunächst befürchtet wird. Vorsicht ist besonders dort geboten, wo das abzuarbeitende Material über solche Details verläuft, die nach der Prozedur noch vorhanden sein sollen, wie u. a. Waschluken oder Sandfallrohre. Daß dabei auch gleich die manchmal noch vorhandenen Grate vom Spritzprozeß her entfernt werden sollten, ergibt sich von selbst.
Ist der Kessel nun von allen störenden Teilen befreit, beginnt der Anbau der Griffstangen und Züge aus 0,3 bis 0,4 mm starkem Draht. Am besten ist Federstahldraht zu verwenden (Violin-E-Saiten). Als Griffstangenhalter eignen sich besonders gut vorgebogene Kupfer- oder Messingdrahtstückchen von etwa 0,2 mm Stärke, die dann in die im Kessel angebrachten Bohrungen zu stecken sind. Alles wird mit Zweikomponentenkleber verbunden und anschließend mit mattem Lack gestrichen. Wer sauber arbeitet, spart das Nachstreichen des gesamten Lokgehäuses. Die durch das Abschaben aufgehellten Teile lassen sich mit etwas Maschinenöl nachdunkeln.
Haben wir nun den Kessel gesupert, soll auch an weitere Verbesserungen gedacht werden: Man kann beispielsweise aus den Hohlnieten der Steuerungsteile für TT-Loks recht ansprechende Handräder für die im Führerhaus endenden Ventilzüge herstellen. Dabei können gleich die Armaturen mit einigen Tupfern weißen Lacks versehen werden. Im Führerhaus wirken die nicht mit den Seitenwänden in einer Flucht liegenden Fenstereinsätze unschön. Sie sind auszubauen und aus glasklarem Polystirol auszusägende Fensterscheiben können plan in die Fensterausschnitte eingepaßt werden. Zum Befestigen bitte nur ganz wenig Kleber verwenden.
Aus unerfindlichen Gründen schließen bei unseren Modellen die Achsen nicht mit den Radnaben bündig ab. Hier kann man sich helfen, in dem man in die vorhandenen Hohlräume Zweikomponentenkleber satt einstreicht, der nach dem Erhärten plan zu schleifen ist. Naben und Radreifen werden anschließend mit roter Farbe behandelt, wodurch sich ihr Aussehen sehr verbessern läßt.
Auch die Tender sollen nicht vergessen werden. Hier kann man erforderlichenfalls aus 0,5 mm starkem Sperrholz vorbildgerechte Bretteraufsätze anbringen und vor allem Kohlen aufkleben, am besten aussortierten Koksstückchen (Stück für Stück, das Aussehen lohnt die Mühe!). Ebenfalls ist es angebracht, im Bereich der Einstiegsleitern nach der zuvor erwähnten Methode Griffstangen anzubauen.

U. Schultz, Neubrandenburg

Selbstbau von Modell-Verkehrszeichen

Nicht immer läßt sich mit dem Bausatz „Verkehrszeichen" des VEB Mamos eine Anlage vorbildgerecht ausstatten. Ich habe deshalb folgendes Verfahren angewendet:
Von einer Vorlage, z. B. der StVO, werden die benötigten Verkehrszeichen auf Transparentpapier übertragen. Alle schwarzen Flächen werden mit Tusche ausgefüllt, die Begrenzungen der andersfarbigen Flächen werden dünn mit Tusche gezeichnet (Strichbreite 0,2 bis 0,3 mm). Diese Vorlagen werden mit einer Kleinbild-Kamera auf NP 15- oder DK 5-Filmmaterial aufgenommen. Von diesen Strichreproduktionen fertigt man sich in der erforderlichen Größe die notwendigen Vergrößerungen an. Besonders vorteilhaft ist hierbei die Tatsache, daß durch die Verkleinerung gegenüber dem Original die Schriften, Symbole usw. sehr sauber auf dem Modell erscheinen.
Zur farblichen Behandlung verwende ich Faserschreiber, deren Farbe ausgezeichnet auf der Fotoschicht haftet. Dieses Verfahren kann selbstverständlich auch zur Anfertigung von Eisenbahnsignalen genutzt werden.
Für meine Bastelarbeiten habe ich mir ein „Modell-Metermaß" angefertigt, indem ich die Reproduktion eines normalen Lineals so vergrößert habe, daß 10 Teilstriche einem „Modell-Meter" entsprechen, so daß bei der Verwendung von Originalmaßen die Umrechnung entfällt. Diese Skala, auf ein normales Lineal geklebt, stellt ein wertvolles Hilfsmittel dar.

Dipl.-Med. H. Schering, Knappenrode

Gut bewährt

— Stromabnehmer lassen sich gut aus E-Saiten von Gitarren herstellen.
— Kesselbänder sind schnell hergestellt, wenn man dafür unbrauchbar gewordene Unruhespiralen von Uhren verwendet.
— Drehstahl für Feinstarbeiten lassen sich durch vorsichtiges Schleifen aus Schlüssel- oder Nadelfeilen herstellen.
— Verölte und verschmutzte Plasteteile lassen sich gut mit Spiritus oder Gasoline reinigen.
— Schneidet man ein Lichtleitkabel, das an der Lichtquelle liegt, schräg ab, so ist die Lichtausbeute größer.

A. E.

WISSEN SIE SCHON...



● *daß die Erfurter Verkehrsbetriebe seit dem 1. Dezember 1981 KTD4-Wagen in Dreifachtraktion und somit die gegenwärtig längsten Straßenbahnzüge in der DDR einsetzen?*
Dieser auf der Linie 3 bis zum 30. November 1982 vorgesehene Probebetrieb hat das Ziel, die Kapazität eines KTD4-Zuges ohne zusätzlichen Arbeitskräfteaufwand um nahezu 200 auf 600 Fahrgäste zu erhöhen. Die von einem Neuererkollektiv der Erfurter Verkehrsbetriebe entwickelte Betriebsvariante wird nicht nur von den ČKD-Werken Praha, sondern auch von Verkehrsbetrieben in der UdSSR aufmerksam verfolgt. An den Fahrzeugen waren nur geringe Veränderungen für die Einführung dieser neuen Technologie erforderlich (z. B. Einbau von Zusatzkontrollleuchten für den Fahrer).
Von den derzeit 73 Tatra-Wagen in Erfurt wurden 20 als Steuerwagen und weitere 10 Fahrzeuge mit der entsprechenden Zusatzleuchte für den Einsatz als dritten Wagen hergerichtet. U. B. z. einen 57,3 m langen Dreierzug der Linie 3 im Bereich Haltestelle Fischmarkt. Übrigens mußten für diesen Betrieb einige Haltestelleninseln verlängert werden.
Text und Fotos: J. Huschina, Erfurt

● *daß das KLEW Hennigsdorf 20 Lokomotiven der BR 111 für die DR ausgeliefert hat?*
Dabei handelt es sich um eine veränderte Ausführung der BR 110. Die 736 kw starken Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Zugheizeinrichtungen sind nicht vorhanden. Jedoch verfügen diese Loks über eine automatische Warmhalteeinrichtung mit zwei Vorwärmgeräten.
Die Loks sind vornehmlich für den Güterzug- und schweren Rangierdienst vorgesehen. Der Einsatz erfolgt ausschließlich im Rbd-Bezirk Schwerin (Bw Wittenberge und deren Einsatzstellen, Bw Neuruppin und Bw Rostock Seehafen). **Hm.**

● *daß die Dresdner Verkehrsbetriebe ab 27. April 1982 nach Sicherstellung der Bahnstromversorgung nun auch auf dem Außenstreckenabschnitt Radebeul West—Coswig—Weinböhla Tatra-Straßenbahnzüge einsetzen?*
Gleichzeitig ist ein Austausch der westlichen Endpunkte der Linien 4 und 5 erfolgt. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Linie 4 zwischen Pillnitz, Stadtzentrum und Weinböhla mit 32,5 km Streckenlänge und einer Fahrzeit von 105 Minuten die längste Straßenbahnlinie der DDR. Die bis dahin mit 30,72 km zweitlängste Straßenbahnlinie der Republik, die Linie 5 (Trotha—Bad Dürrenberg) der Verkehrsbetriebe Halle (S), ist damit auf den ersten Platz gerückt. **Knö.**

● *daß es schon vor genau 80 Jahren ein Projekt für die Moskauer U-Bahn gab, was in der städtischen Duma hitzig erörtert wurde?*
Man lehnte es jedoch ab, und die damalige Zeitung „Russkoje Slowo" verstieg sich dabei zu folgendem Kommentar: „Dieser Entwurf wirkt dadurch befremdend, weil er einen Anschlag auf alles darstellt, was in der Stadt Moskau den russischen Menschen am Herzen liegt. Der U-Bahntunnel würde an einigen Stellen unter Gotteshäusern und dabei in einer Tiefe von nur drei Arschin verlaufen, wodurch die heiligen Kirchen in gewissem Maße entweiht würden...". Der Baubeginn konnte dann erst unter der Sowjetmacht erfolgen. 1931 trieb man den ersten Tunnel vor; die erste Strecke (13 Stationen) wurde am 15. Mai 1935 eröffnet. **Kau.**

● *daß es bereits im Jahre 1904 ein Projekt gab, das eine Eisenbahnlinie Sibirien-Alaska vorsah?*
Das Beeringmeer sollte mit Hilfe eines gigantischen Tunnels unterquert werden. Diese Verbindung war als ein Teil der transkontinentalen Magistrale Paris — New York gedacht. Damals blieb aber ein solcher Plan reine Utopie. Es fehlte an Mitteln und Möglichkeiten, es mangelte vor allem am notwendigen Eisenbahn-Vorfeld, das als erster Schritt mit der Transsib erschlossen wurde. Eine wirklich reale Vorfeld-Stabilisierung kann alleinig die BAM erreichen. Und auf dem sibirischen Subkontinent selbst ist die BAM wiederum nur ein erster Schritt, dem hier weitere bald folgen. Der Blick der Planer geht schon weit nach Norden und Nordosten, wo sich neue Magistralen durch Taiga und Tundra, erneut über gewaltige Ströme und durch hohe Gebirge ziehen werden. Eine Ahnung von den künftig zu bewältigenden Problemen kommt auf, wenn man bedenkt, daß das zu bewegende Erdreich von lediglich zwei Dritteln der BAM-Trasse genügt hätte, um 130 Cheopspyramiden errichten zu können. **Kau.**

● *daß die endgültige Fertigstellung der BAM bis 1984 erfolgen wird?*
Die Länge des noch fehlenden Streckenabschnitts beträgt rund 420 km. Auch dann werden aber die Bauarbeiten an der BAM noch nicht beendet sein. Später sollen alle zur BAM gehörenden Strecken elektrifiziert werden. **Ma.**

● *daß die vielgerühmte Idylle Heidelberg am Neckar zunächst einmal ein großer Eisenbahnknoten der DB ist? Darüber hinaus existiert hier der 2,6 km lange Königstuhltunnel.*
Bis nach dem zweiten Weltkrieg war er in sofern eine „Kuriosität", weil er es möglich machte, für den Durchgangsverkehr von Neckargemünd nach Bruchsal den Hbf Heidelberg völlig zu umgehen. Das Südportal des Königstuhltunnels liegt am Hutzelwald, das Nordportal am westlichen Ende des Bahnhofes Heidelberg-Karlstor. Früher war es eine Art Doppelportal, denn beim zweiten handelte es sich um das Nordportal des 740 m langen Tunnels (Nordwesthang des Schloßberges) der alten Magistrale zum ehemaligen Hauptbahnhof; ein zweiter Tunnel (Nordhang des Gaisberges / 360 m Länge) dieser Magistrale befand sich kurz vor der östlichen Einfahrt zum damaligen Hbf Heidelberg. Der Königstuhltunnel verbindet heute nur noch die Hauptstrecke Neckargemünd—Heidelberg zum neuen Hbf; nach Bruchsal müssen die Triebfahrzeuge umgesetzt werden. Das Bauwerk unterquert eine anmutig bergige Landschaft als nördlicher Ausläufer des Odenwaldes. **Kau.**

● *daß kürzlich an der moçambiquanischen Grenze der Rangierbahnhof Esiweni eröffnet worden ist?*
Wesentlich flüssiger kann nun der Eisenbahnverkehr zwischen der Hauptstadt Maputo und der Stadt Kadake abgewickelt werden. **Ma.**

● *daß das bei den Leningrader Bürgern ebenfalls sehr beliebte Verkehrsmittel die Züge der elektrischen Schnellbahn-Vorort-Linien darstellen?*
Auch hier ist ein dichtes Netz mit rascher Zugfolge, optimalen Verbindungen und hohem Reisekomfort entstanden. Sämtliche Züge beginnen und enden in den bedeutendsten Fernbahnhöfen Leningrads. Damit sind ideale Umsteigemöglichkeiten sowie ein gut funktionierendes Verbundsystem mit der Metro gegeben. Nach Strelna und Petrodworez gelangt man vom Baltischen Bahnhof aus nach Puschkin. Vorortzüge fahren auch vom Baltischen Bahnhof nach Krasnoje Selo und zurück bzw. von Petrodworez nach Krasnaja Selo und zurück (Gleisdreieck südöstlich von Strelna). Vom Finnischen Bahnhof führen gleich zwei Vorortstrekken in die Sestrorezker und in die Wyborger Richtung; erstere über Alexandrowskaja, Tarchowka und Rasliw nach Sestrorezk, letztere über Pargolowo, Pesstotschiny, Dibuny, Beloostrow/Djuny (Dünen) und Solnetschnoje nach Repino. Außerdem besteht ein Ringverkehr Sestrorezk — Beloostrow/Djuny (Einmündung in die Wyborg-Leningrader Strecke) — Dibuny—Pessotschiny—Pargolowo — nordöstlicher Stadtrand von Leningrad (Gleisdreieck)—Alexandrowskaja — Tarchowka — Raslin — Sestrorezk). So wurde auch der Küstenstreifen der Karelischen Landenge durch den Vorort-Schienenverkehr weitgehend erschlossen. Zum Einsatz kommen ausschließlich elektrische Triebwagenzüge aus der Produktion des Rigaer Waggonbaus. **Kau.**

Dipl.-Ing. Päd. CLAUS DAHL (DMV), Burg

Automatisch beeinflußte Zubehörsteuerungen (Schluß)

Automatische und teilautomatische Signalsteuerungen

Automatisch betätigte Signale stehen vorzugsweise an Streckengleisen als Blocksignale. Sie werden vom vorbeifahrenden Zug auf Halt gelegt und gehen wieder in die Fahrtstellung, wenn er den Block verlassen hat. Auch teilautomatisierte Signale sind mit ihnen vergleichbar. Es sind solche Signale, die zwar selbsttätig vom vorbeifahrenden Zug auf Halt gelegt, aber von Hand in die Fahrtstellung gebracht werden. In beiden Fällen hängen die Signalstellungen noch von weiteren Modellbahnfunktionen ab. Das sind: Besetztzustand des nachfolgenden Gleisabschnittes, Stellung der nachfolgenden Weichen, richtige Schaltung der Fahrtrichtungssteuerung.
Die genannten Abhängigkeiten werden mit geeigneten Schaltungen miteinander verknüpft, also mit Verknüpfungsschaltungen, welche die eigentliche Signalsteuerschaltung ansteuern. In diesen Anwendungsfällen wird die Signalsteuerschaltung mit der automatisch gesteuerten Steuerstufe S3 ausgerüstet, es ist also eine vom Typ SS 2.1 oder 2.2. Deshalb kann die Eingangsschaltung für Handsteuerung entfallen. Die Verknüpftungsschaltung selbst kann nicht auf der Steuerschaltungsplatine untergebracht werden, dafür wird eine zweite Leiterplatte benötigt. Sie ist so universell gestaltet, daß die nachfolgend beschriebenen verschiedenen Schaltungsbeispiele auf ihr untergebracht werden können. Die Signalsteuerschaltung selbst wird ebenfalls als Baugruppe auf ihr angebracht.
Die Eingänge der Signalsteuerschaltung für automatische Beeinflussung erhalten die Kennummern:
34 Eingang, steuert die Haltstellung mit L
35 Eingang, steuert die Fahrtstellung mit L

Verknüpfungsschaltung für automatisches Haltstellen

Die Steuerwirkung für das automatische Haltstellen wird nur von einer Schaltfunktion abgeleitet, es ist also keine Verknüpftung erforderlich, aber es werden außerdem zwei zusätzliche Möglichkeiten gezeigt, so daß im Endeffekt eine Verknüpfungsschaltung entsteht.
Im oberen Teil des Bildes 24 ist der Schaltungsteil mit dem Transistor T1 zu erkennen, dessen Aufgabe darin besteht, das Signal auf Halt zu legen. Der Eingang 34 (im Gegensatz zu Bild 2c ohne Dioden!) der Signalsteuerschaltung führt ständig H über den Widerstand R. Diese Spannung liegt auch am Kollektor von T1. Der Transistor selbst ist gesperrt. Wird an 88 ein positiver Spannungssprung angelegt, dann öffnet er kurzzeitig für die Dauer der Umladung von C1 und legt 34 an L. Die Schaltzeit reicht zum Umschalten des RS-Flip-Flop der Signalsteuerschaltung aus. Der zur Umschaltung notwendige Schaltimpuls wird am besten einer Besetztmeldeschaltung oder einem Gleiskontakt entnommen. Die Verbindung erfolgt am Anschluß „weiße Lampe“ der Besetztmeldeschaltung. In dem Moment, in dem der Zug in den dem Signal folgenden Gleisabschnitt einfährt, schaltet die Besetztmeldeschaltung auf besetzt um, und die weiße Lampe erlischt. Dadurch sinkt die Spannung auf 12 V. Bei Verwendung von Gleiskontakten muß ein ähnlicher Spannungssprung erzeugt werden.
Soll mit dem Transistor eine Impulssteuerschaltung angesteuert werden, so muß gegebenenfalls C1 bis 10 F vergrößert werden. Der Wert ist zweckmäßigerweise zu ermitteln.
Der mittlere Teil zeigt eine Schaltung für Dauerhalt. Solch eine Schaltung ist unter bestimmten Umständen notwendig, um ein Signal sicher zu blockieren. Beispielsweise dann, wenn der Streckenblock auch ein Signal für die Gegenrichtung (entgegengesetzte Fahrtrichtung bei eingleisigen Strecken) besitzt und sich in Fahrtstellung befindet. Dann blockiert das Gatter G1 den Signaleingang 34 mit Hilfe seiner beiden Eingänge in Abhängigkeit von der Fahrtstellung des anderen Signals und der entgegengesetzten Fahrtrichtung. Die Gattereingänge werden zu diesem Zweck, wie im Bild angegeben, mit den entsprechenden Ausgängen der genannten Steuerschaltungen verbunden.
Im unteren Teil des Bildes ist noch eine Taste für Nothalt angegeben, die bei drohender Gefahr einen Eingriff gestattet. Wird die Nothalttaste über die Diode D2 angeschaltet, so können mit ihr über weitere Dioden eine beliebige Anzahl von Signalen auf Halt gestellt werden. Man erhält so eine Sammelnottaste, mit der in einem größeren Bereich im Notfall der gesamte Betrieb angehalten werden kann (vorausgesetzt, die Signale beeinflussen den Fahrstrom).
Im Zusammenhang mit den eben beschriebenen Schaltungen sind folgende Anschlüsse neu erschienen:
82 Anschluß Fahrtrichtungsleitung, bei Fahrt nach rechts H
83 Anschluß Fahrtrichtungsleitung, bei Fahrt nach links H
87 Anschluß Signalstellungsleitung, bei Fahrtstellung H
88 Anschluß Signalrückstellungsleitung, bei Rücksetzen H
90 Anschluß Nothalttaste, bei Gefahr L

Verknüpfungsschaltung für das Signalstellen

Das Fahrtstellen des Signals kann teilautomatisch oder vollautomatisch erfolgen. Darunter ist zu verstehen, daß bei Erfüllung folgender Verknüpfungsbedingungen das Signal von Hand oder selbsttätig in Fahrtstellung gebracht werden kann:
1. der nachfolgende Gleisabschnitt ist frei,
2. die nachfolgende Weiche ist richtig gelegt und
3. die Fahrtrichtung ist richtig geschaltet.

Sind diese Bedingungen erfüllt, dann kann das Signal selbsttätig in Fahrtstellung gehen oder von Hand betätigt werden.
Mit der Verknüpfungsschaltung nach Bild 25 läßt sich das Problem lösen. Im Mittelpunkt der Schaltung steht ein Gatter mit vier Eingängen. Jeder der zuvor genannten Bedingungen wird ein Eingang zugeordnet, und der vierte Eingang erhält im Fall der Handsteuerung den Tastenanschluß. Werden entsprechend den unterschiedlichen Bedingungen im Gleis einige Eingänge nicht benötigt, so werden die betreffenden Eingänge nicht beschaltet, auch nicht mit den Spannungsteilern, da dann die Schaltung nicht arbeitet. Dies gilt besonders für die 2. und 3. Bedingung, die nicht immer erforderlich sind und von Fall zu Fall für die Handsteuerung.
Entsprechend Bild 25a wird der erste Gattereingang mit der Besetztmeldeschaltung des zu schätzenden Gleisabschnittes verbunden. Der Eingang ist so beschaltet, daß eine beliebige Anzahl Besetztmeldeschaltungen dieses Gleisabschnittes angeschlossen werden können. Von diesen sind erfahrungsgemäß bis zu drei erforderlich, um den Standort eines Zuges im Gleis erkennen zu können. Die Besetztmeldeschaltungen geben das Signal erst frei, wenn die genannten Gleisabschnitte nicht mehr besetzt sind. Diese Abhängigkeit ist immer zu verwirklichen, da nur so die notwendige Verkehrssicherheit zu erreichen ist.
Der zweite Eingang wird von der Fahrtrichtungssteuerung beeinflußt. Er blockiert das Signal, solange die Fahrtrichtung nicht stimmt. Diese Abhängigkeit ist nur bei Gleisen mit Zweirichtungsverkehr, also bei eingleisigen Strecken, vorzusehen. Mit dem dritten Eingang wird die richtige Fahrstraße geprüft. Diese hängt in der Regel von einer dem Signal folgenden Weiche ab. Dies gilt besonders für Ein- und Ausfahrsignale und für Deckungssignale vor Strecken-

verzweigungen. Dieselbe Weichenstellungsleitung steuert auch die Signallampe gelb 2. Bleibt der vierte Eingang unbeschaltet, dann geht das Signal bei freiwerdendem Gleisabschnitt selbsttätig in Fahrtstellung. Diese Eigenschaft ist aber nur bei selbstblockenden Signalen erwünscht. Bei Ein- und Ausfahrsignalen ist diese Eigenschaft meistens nicht gewollt. Hier muß zusätzlich eine Handsteuerung vorgesehen werden, wie es Bild 25a zeigt. Die genannten Signale hängen meist von mehreren Fahrstraßen ab und benötigen deshalb entsprechend viele Verknüpftungsschaltungen. Bild 25b zeigt die Zusammenschaltung, wobei besonders auf die allen Verknüpftungen gemeinsame Tastenschaltung hingewiesen werden soll. Wenn ein Blocksignal nur von den Besetztmeldeschaltungen abhängt, ist, um eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten, die Beschaltung der Gattereingänge nach Bild 25c abzuändern.

Zu den bereits genannten Steueranschlüssen kommen folgende hinzu:

80 Anschluß Besetztmeldeleitung, bei freiem Gleis H
84 Anschluß Weichenstellungsleitung, in Stellung gerade H
85 Anschluß Weichenstellungsleitung, in Stellung gebogen H
89 Anschluß Signalsteuertaste für Handsteuerung, in Fahrtstellung H.

Verknüpfungsschaltung für die Mehrfachsteuerung der Signalbilder Hl 1 und Hl 10

Im Beitrag „Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung“ wurde darauf verwiesen, daß die Steuerung der Signalbilder Hl 1 und Hl 10 in Abhängigkeit von mehreren Folgesignalen nicht mehr einfach zu realisieren ist. Hier ist es notwendig, eine Verknüpfungsschaltung mehrerer Gatter anzuwenden. Hl 1 und Hl 10 hängen zwar primär nur von der Stellung des folgenden Signals ab. Davon gibt es aber manchmal mehrere in verschiedenen Fahrstraßen, was z. B. bei Einfahrsignalen zutrifft. Zur Identifikation des jeweils gültigen Signals ist es notwendig, eine weitere Information über die zum gültigen Signal gehörende Fahrstraße zu geben. Dies geschieht am einfachsten mit Hilfe der Stellung einer oder auch zweier Weichen. Wie Bild 26a zeigt, benötigt man vier Gatter mit je zwei Eingängen für die Steuerung der Signaleingänge 36 (Hl 10) und 37 (Hl 1) in Abhängigkeit von zwei Signalen zweier gleichberechtigter Fahrstraßen. Die Eingänge werden zum Teil mit der vorteilhaften Transistorsteuerung nach Bild 17c versehen.

Zur Funktion der Schaltung ist zu sagen, daß die Signalbilder durch die Gatter blockiert werden. Dies geschieht in folgender Form unter Verwendung der Bezeichnungen nach Bild 26b:

grün muß nicht leuchten, wenn Signal B Halt zeigt und W1 gerade
grün muß nicht leuchten, wenn Signal C Halt zeigt und W1 gebogen
gelb 1 muß nicht leuchten, wenn Signal B Fahrt zeigt und W1 gerade
gelb 1 muß nicht leuchten, wenn Signal C Fahrt zeigt und W1 gebogen.

Diese Variante mit der Blockierung der Eingänge ist hinsichtlich des Schaltungsaufwandes die optimalste.

Da bei größeren Anlagen auch Abhängigkeiten von drei Signalen in drei gleichberechtigten Fahrstraßen möglich sind, soll mit Bild 27 die Schaltung dieser Variante gezeigt werden, die nun sechs Gatter enthält. Diese sind nicht nur von den drei Signalen abhängig, sondern zum Teil von zwei Weichen. Dies trifft im Beispiel 27b für die Signale B und C zu. Entsprechend den Bezeichnungen dieses Bildes gilt:

grün muß nicht leuchten, wenn B Halt zeigt, W1 gerade und W2 gebogen
grün muß nicht leuchten, wenn C Halt zeigt, W1 gerade und W2 gerade
grün muß nicht leuchten, wenn D Halt zeigt, und W1 gebogen
gelb 1 muß nicht leuchten, wenn B Fahrt zeigt, W1 gerade und W2 gebogen

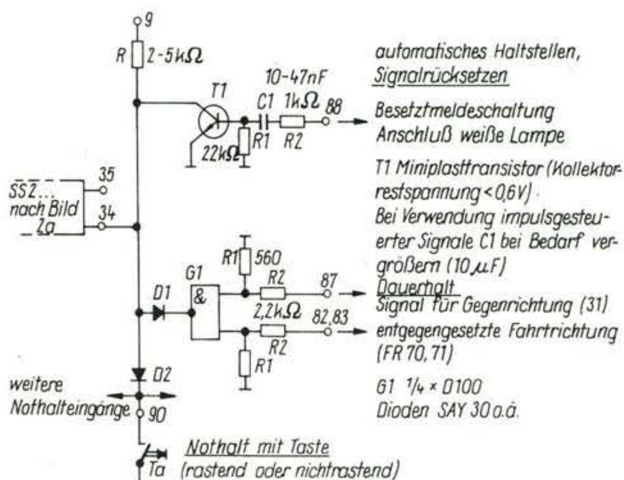


Bild 24 Verknüpfungsschaltung für automatisches Haltstellen

Bild 25 Verknüpfungsschaltung für das Fahrtstellen von Signalen
a) Beeinflussung allgemein
b) Beeinflussung durch mehrere Fahrstraßen
c) Vereinfachung der Eingangsschaltung bei einfacher Abhängigkeit nur vom Besetztzustand G 1, G 2 1 × D 120, P 120 o. ä., Dioden SAY 30 o. ä.

Bild 26 Verknüpfungsschaltung für die Mehrfachsteuerung der Signalbilder Hl 1 (grün) und Hl 10 (gelb 1) a) Schaltung b) Schema der Einflußgrößen

Bild 27 Verknüpfungsschaltung für die Mehrfachsteuerung der Signalbilder Hl 1 und Hl 10 durch drei Folgesignale a) Schaltung b) Schema der Einflußgrößen

Bild 28 Leiterplatte für Verknüpfungsbaustein VB 1

Bild 29 Verknüpfungsbaustein VB 1 bestückt mit Schaltung 2.18 (ohne Dauerhalt), 2.19 und 2.20
T-Miniplasttrans., IS 1—D 120 o. ä., IS 2—D 100 o. ä., alle Dioden SAY 30 o. ä. (Leiterplatte von Leiterseite gesehen)

gelb 1 muß nicht leuchten, wenn C Fahrt zeigt, W1 gerade und W2 gerade
gelb 1 muß nicht leuchten, wenn D Fahrt zeigt, W1 gebogen. Zur Realisierung dieser Abhängigkeiten müssen die Gatter 1, 2, 4 und 5 drei Eingänge haben.

Schaltungstechnische Realisierung der beschriebenen Automatikschaltungen

Zur Realisierung der oben beschriebenen Automatikschaltungen wurde eine Universalleiterplatte entwickelt mit der alle Steuerschaltungen aufgebaut werden können. Die Konzeption der Zusatzleiterplatte ist so gelöst, daß die Signalsteuerschaltungen auf sie aufgesteckt bzw. aufgelötet werden können. Es entsteht so eine komplexere Baugruppe. Alles weitere ist den Bildern 28 und 29 zu entnehmen.
Abschließend noch ein allgemeiner Hinweis für automatische Zubehörsteuerungen mit Impulsstromantrieben. Da alle Verknüpfungsschaltungen für Dauerwirkung ausgelegt sind, fehlt die Momentansteuerwirkung, wie sie für die Steuerstufe S2 erforderlich ist. Abhilfe schafft da eine Transistorstufe nach Bild 30, die dem Gattereingang vorgeschaltet wird, der zuletzt angesteuert wird. In der Regel wird das der Eingang sein, der von der Besetztmeldeschaltung angsteuert wird. Ob dies zutrifft, hängt von den Bedingungen der Modellbahnlage ab und ist zu prüfen. Der Wert des Kondensators, von dem die Dauer der Momentanwirkung abhängt, ist gegebenenfalls zu erproben.
Bild 31 zeigt die Anschlußbilder der Schaltkreise D 110 und D 120. Für die Stromversorgung gibt es keine neuen Hinweise.

Anmerkungen:

Die Bilder 1—9 wurden im Heft 10/81, die Bilder 10—14 im Heft 3/82 und die Bilder 15—23 im Heft 4/82 veröffentlicht. Im Heft 10/81 wurde das Bild 6 auf der Seite 303 in einem zu kleinen Maßstab veröffentlicht. Die Abmessungen der Leiterplatte betragen 9,9 cm × 6 cm.

Literaturverzeichnis

Dahl, Claus, „Die elektronische Zubehörsteuerung" Der Modelleisenbahner 10 (1981), S. 302
Dahl, Claus, „Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung" Der Modelleisenbahner 3/4 (1982), S. 76 und 113

Abkürzungsverzeichnis

FF	Flip-Flop, bistabiler Multivibrator
FR	elektronische Steuerschaltung für Fahrtrichtungsrelais
GA	elektronische Steuerschaltung für Gleisabschaltrelais
H-Potential	Hochwert der Steuerspannung, high (engl.) ≙ hoch, 2 bis 5 V bei Standard-TTL-LS
K-Eingang	von einem Rückmeldekontakt beeinflußter Eing.
L-Potential	Niedrigwert der Steuerspannung, low (engl.) ≙ niedrig, annähernd O V bei Standard-TTL-IS
Q, Q (gel. nicht Q)	Bezeichnung für die Ausgänge des FF
R-Eingang	Rücksetzeingang des FF
RS	elektronische Steuerschaltung für Relais
S	elektronische Steuerstufe
S-Eingang	Setzeingang des FF
SS	elektronische Steuerstufe für Licht- und Formsignale
T-Eingang	von der Steuertaste beeinflußter Eingang
V	elektronischer Verstärker
VS	elektronische Steuerschaltung für Vorsignale
WS	elektronische Steuerschaltung für Weichen
ZS	elektronische Steuerschaltung für Zubehör allgemein

Bauelementeabkürzungen

C	Kondensator
D	Diode
G	Gatter, Teilschaltung von IS
IS	integrierter Schaltkreis
La	Glühlampe
R	Widerstand
T	Transistor
Ta	Taste

Maßeinheiten

Ω	Ohm
kΩ	Kiloohm
µF	Mikrofarad
nF	Nanofarad
pF	Picofarad

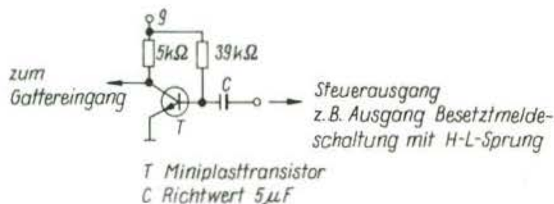


Bild 30 Impulsformer für Steuerung der Impulssteuerstufe S2 in Automatiksteuerungen

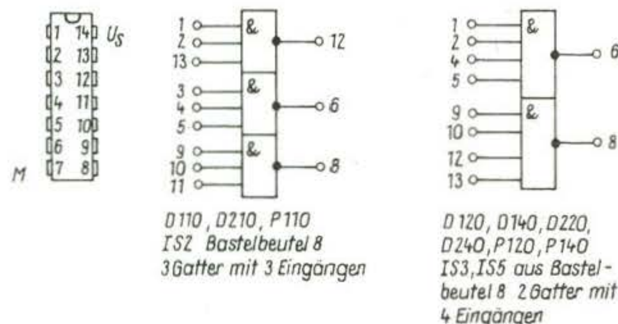


Bild 31 Anschlußbilder der Schaltkreise

Anschlußverzeichnis

Stromversorgung
0 Nulleitung, gemeinsame Rückleitung, Masseleitung
7 Gleichspannung 12 V
8 Gleichspannung, Wert nicht festgelegt
9 Gleichspannung, 5 V stabilisiert
Signalsteuerung
30 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigelampe grün
31 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigenlampe rot
32 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigenlampe gelb 1
33 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigenlampe gelb 2
33a Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigenlampe Ra 12
34 Eingang, steuert die Haltstellung mit L
35 Eingang, steuert die Fahrtstellung mit L
36 Eingang, steuert Lampe gelb 1 mit H
37 Eingang, steuert Lampe grün mit H
38 Eingang, steuert Lampe gelb 2 mit H
38a Eingang, steuert Lampe Ra 12 mit H
39 Eingang, Anschluß Taste für Handsteuerung, L bewirkt Umschaltung
Weichensteuerung
50 Ausgang, Anschluß Spule für Stellung gerade
51 Ausgang, Anschluß Spule für Stellung gebogen
54 Eingang, L bewirkt gerade
55 Eingang, L bewirkt gebogen
56 Eingang, von Rückmeldung gerade
57 Eingang, von Rückmeldung gebogen
L in der angegebenen Stellung
58 Eingang, Anschluß Taste, nichtrastend, L bewirkt gerade
59 Eingang, Anschluß Taste, nichtrastend, L bewirkt gebogen
(Werden bei Handsteuerung mit einer Taste die Anschlüsse 58 und 59 zusammengeschaltet, so heißt der Anschluß 59!)
Gleisabschaltrelaissteuerung
60 Ausgang, Anschluß Kontrollampe 1 (wenn V1 vorhanden)
61 Ausgang, Relaisspule und Kontrollampe 2
64 Eingang, L bewirkt Abfall des Relais
65 Eingang, L bewirkt Anziehen des Relais
69 Eingang, Anschluß Relaissteuertaste für Handsteuerung, L bewirkt Umschaltung
Fahrtrichtungssteuerung
70 Ausgang, Anschluß Kontrollampe 1 (wenn V1 vorhanden)
71 Ausgang, Anschluß Relaisspule und Kontrollampe 2
74 Eingang, L bewirkt Abfall des Relais
75 Eingang, L bewirkt Anziehen des Relais
79 Eingang, Anschluß Fahrtrichtungssteuertaste für Handsteuerung, L bewirkt Umschaltung
Verknüpfungsleitungen
80 Anschluß Besetztmeldeleitung, bei freiem Gleisabschnitt H
82 Anschluß Fahrtrichtungsleitung, bei Fahrt nach rechts H
83 Anschluß Fahrtrichtungsleitung, bei Fahrt nach links H
84 Anschluß Weichenstellungsleitung, in Stellung gerade H
85 Anschluß Weichenstellungsleitung, in Stellung gebogen H
86 Anschluß Signalstellungsleitung, bei Haltstellung H
87 Anschluß Signalstellungsleitung, bei Fahrtstellung H
88 Anschluß Signalrückstellungsleitung, bei Haltstellung H
89 Anschluß Signalsteuertaste für Handsteuerung, in Fahrtstellung H
90 Anschluß Nothalttaste, bei Gefahr L
Im nicht betätigten Zustand müssen auf den Signalleitungen bzw. an den Eingängen stets die negierten Signale herrschen, also für L muß in Ruhe H und für H muß L vorhanden sein!

Die nächsten Etappen der Elektrifizierung

Alle Anstrengungen waren in den ersten Monaten des Jahres 1982 darauf gerichtet, bis zum Fahrplanwechsel am 23. Mai den wichtigen Rangierbahnhof Seddin an das elektrifizierte Netz anzuschließen.
Damit verbessert sich nicht nur die Ausnutzung dieser energieoptimalen Traktion, sondern auch die Lokeinsatztechnologie läßt sich wirkungsvoller gestalten. Das Umspannen der Güterzüge nach Seddin aus Richtung Dresden bzw. Halle/Leipzig in Golßen oder Baruth bzw. in Jüterbog, Luckenwalde oder Ludwigsfelde entfällt nun.
Acht Schnellzüge der Relation Leipzig/Dresden—Rostock/Schwerin werden in Michendorf von Diesel- auf Ellok umgespannt.
Im Laufe des folgenden Winterfahrplans soll der elektrische Zugbetrieb bis zum Bahnhof Priort am Westlichen Außenring führen. Dieser Bahnhof erhält zusätzliche Gleise zum Umspannen der Züge. Bis Wustermark Rbf werden zum ersten Fahrplanwechsel 1983 die Ellok fahren können.
Dann folgen die Abschnitte bis Birkenwerder, parallel dazu werden die Anschlußstrecken nach Nauen und nach Albrechtshof elektrifiziert. Der Bahnhof Nauen wird Umspannbahnhof. Ist einmal der Berliner Ring voll „unter Strom", sollen sogar die Züge von und nach Schwerin in Nauen ihre Lok wechseln.
Auch der S-Bahn-Verkehr des Westlichen Außenrings wird dann mit Elloks abgewickelt. Ferner wird der bisherige konventionelle S-Bahn-Verkehr Hennigsdorf—Velten (Mark) aufgegeben, um die kostspieligen Anlagen der Stromversorgung zu vermeiden, die notwendig sind, wenn Züge mit Gleichstrom und Züge mit Wechselstrom das gleiche Gleis benutzen. Solch ein Trenntransformator, der verhindert, daß mit der Zeit die Transformatoren der Ellok entmagnetisiert werden, muß allerdings für den Bahnhof Birkenwerder vorgesehen werden. Hier läßt sich die Trennung der S-Bahn Flughafen Schönefeld—Oranienburg von den Zügen Birkenwerder—Albrechtshof betriebstechnologisch und anlagenmäßig nicht ermöglichen.
Auch in der anderen Himmelsrichtung erkennt der Reisende am Aufbau von Fahrleitungsmasten und an den Gründungen der Fundamente, daß der Fahrdraht bald bis mitten in die Hauptstadt reichen wird.
Bis Flughafen Berlin-Schönefeld soll ab 1. Fahrplanwechsel 1983 elektrisch gefahren werden. Allerdings muß hier aus Kapazitätsgründen in der Regel auf das Umspannen der Züge verzichtet werden. Daher erhalten die Züge aus Halle/Leipzig in Richtung Berlin weiterhin spätestens in Ludwigsfelde und von Dresden in Wünsdorf, Zossen oder Rangsdorf eine Ellok. Der Wendezug Flughafen Berlin-Schönefeld—Wünsdorf verkehrt dann allerdings mit Elloks.

J. P.

FRIEDER GEBHARDT, Dresden

Die Museumslokomotive E 77 10 — zwei Stationen einer elektrischen Lokomotive

Im Zuge der weiteren Traktionsumstellung bei der Deutschen Reichsbahn kommen die Museumslokomotiven des Verkehrsmuseums Dresden immer mehr ins Gespräch. Viele Sonderfahrten werden mit diesen Lokomotiven durchgeführt. Vielfältige Initiativen von Eisenbahnern und Freunden der Eisenbahn verhalfen einigen Dampflokveteranen wieder zu neuem Glanz. Sie sind für jeden Eisenbahnfreund ein begehrtes Foto- und Filmobjekt geworden. Dazu gehören aber auch elektrische Lokomotiven. Beispielsweise die Lok 204 001, ehemals E 04 01, oder die erste Drehstromlokomotive aus dem Jahre 1899 und die betriebsfähig aufgearbeitete E 77 10.

Dieser zuletzt genannte Ellok-Oldtimer wurde der Öffentlichkeit auf der Ausstellung „30 Jahre DDR, 50 Jahre Raw Dessau, 100 Jahre elektrische Lokomotiven" im September 1979 in Dessau Süd vorgestellt. Ohne die Arbeiten an den anderen dort gezeigten Lokomotiven zu schmälern: Die E 77 10 im betriebsfähigem Zustand war zweifellos ein Höhepunkt dieser Fahrzeugausstellung. Welche Geschichte hat diese Lokomotive und wie kam es zu ihrer Aufarbeitung als betriebsfähige Museumslokomotive?

Betriebseinsatz

Dieses Fahrzeug wurde im Jahre 1924 von den Firmen Krauss, München, — Fahrzeugteil, Fa.-Nr. 8134/24 — und den Bergmann-Elektrizitäts-Werken, Berlin, — elektrische Ausrüstung, Fa.-Nr. 37/24 — gebaut. Sie ist eine (1'B) (B 1')-Gelenklokomotive mit zwei Triebgestellen und einem dreiteiligen Lokomotivkasten. Als Kraftübertragung dient der Schrägstangenantrieb Bauart Winterthur. Der auf der Mittelbrücke untergebrachte Haupttransformator (Nr. 606021) verfügt über einen zwangsweisen Ölumlauf. Die Stromabnehmer sind vom Typ SBS 10, „hohe Bauart" und der Hauptschalter ist ein Ölschalter Typ „B O". Die Sicherheitsfahrschaltung von BBC ist wegabhängig. Der Beschaffungspreis betrug 1924 72 225,— RM für den Fahrzeugteil und 211 579,— RM für die elektrische Ausrüstung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive beträgt 65 km/h. Die Leistungsdaten werden unterschiedlich angegeben:

Stundenleistung	
1 410 kW bei 36—55 km/h	(DV 939 Tr der DR von 1962/1964)
1 880 kW bei 44 km/h	(DV 939 c der DR von 1941)
Dauerleistung	
1 180 kW	(DV 939 Tr der DR von 1962/1964)
1 600 kW bei 46 km/h	(DV 939 c der DR von 1941)
Anfahrzugkraft	
19 700 kp	(DV 939 Tr der DR von 1962/1964)
24 000 kp (kg)	(DV 939 c der DR von 1941)

Als EG 3 22010 kam die Lokomotive Anfang 1925 in München zum Betriebseinsatz. Als zu Beginn der 30er Jahre die Elektrifizierung der DRG Augsburg und Stuttgart erreichte, wurde sie nach Augsburg umstationiert. Dort verblieb die Maschine bis 1943/44. Süddeutsche Lokomotiven dieser Baureihe wurden dann gegen mitteldeutsche Lokomotiven der Baureihe E 75 ausgetauscht. Die E 77 10 kam zum Bahnbetriebswerk Bitterfeld und war dort vorwiegend im Güterzugdienst nach Leipzig-Engelsdorf und Magdeburg-Rothensee eingesetzt. Zum Kriegsende war die Lokomotive unbeschädigt und bis zur Einstellung des elektrischen Zugbetriebes im Frühjahr 1946 in Betrieb.

Die E 77 10 gehörte zu den der DDR 1952/53 von der UdSSR zurückgegebenen elektrischen Lokomotiven. Um den bestehenden Lokomotivbedarf zu decken, wurden 1959/60 im Raw Dessau auch 10 Lokomotiven der Baureihe E 77 wieder aufgearbeitet. Zu diesen Lokomotiven gehörte die am 27. April 1960 fertiggestellte E 77 10. Nach ihrer Abnahmefahrt auf der Strecke Dessau—Bitterfeld wurde sie ab 28. April 1960 im Bahnbetriebswerk Magdeburg-Buckau stationiert. Am 21. Oktober 1963 wurde die Lok vom Bw Leipzig-Wahren übernommen, wo sie bis 25. Oktober 1964 beheimatet blieb. Anschließend dem Bw Bitterfeld zugeordnet, kam die Maschine am 4. Dezember 1966 wieder zum Bw Leipzig-Wahren. Bis Ende Mai 1967 war sie dann dort noch im Zugdienst eingesetzt. Bis dahin erreichte die E 77 10 eine Laufleistung von nahezu 200 000 km.

Im Herbst 1967 löste die E 77 10 die auf dem Bahnhof Halle (Saale) als Transformatorenstation für die Weichenheizung



Die E 77 10 am 27. April 1960 im Raw Dessau am Tage ihrer Fertigstellung und Abnahme. *Foto: K. Leyer, Leipzig*

eingesetzte E 05 103 ab. Im Frühjahr 1969 wurde die Lok dann für museale Zwecke abgestellt und Anfang 1971 dem Verkehrsmuseum in Dresden als Museumslokomotive übergeben. Anläßlich des XVIII. MOROP-Kongresses im August 1971 in Dresden wurde sie dann erstmals öffentlich auf der Fahrzeugausstellung in Radebeul Ost ausgestellt.

Aufarbeitung als betriebsfähige Museumslokomotive

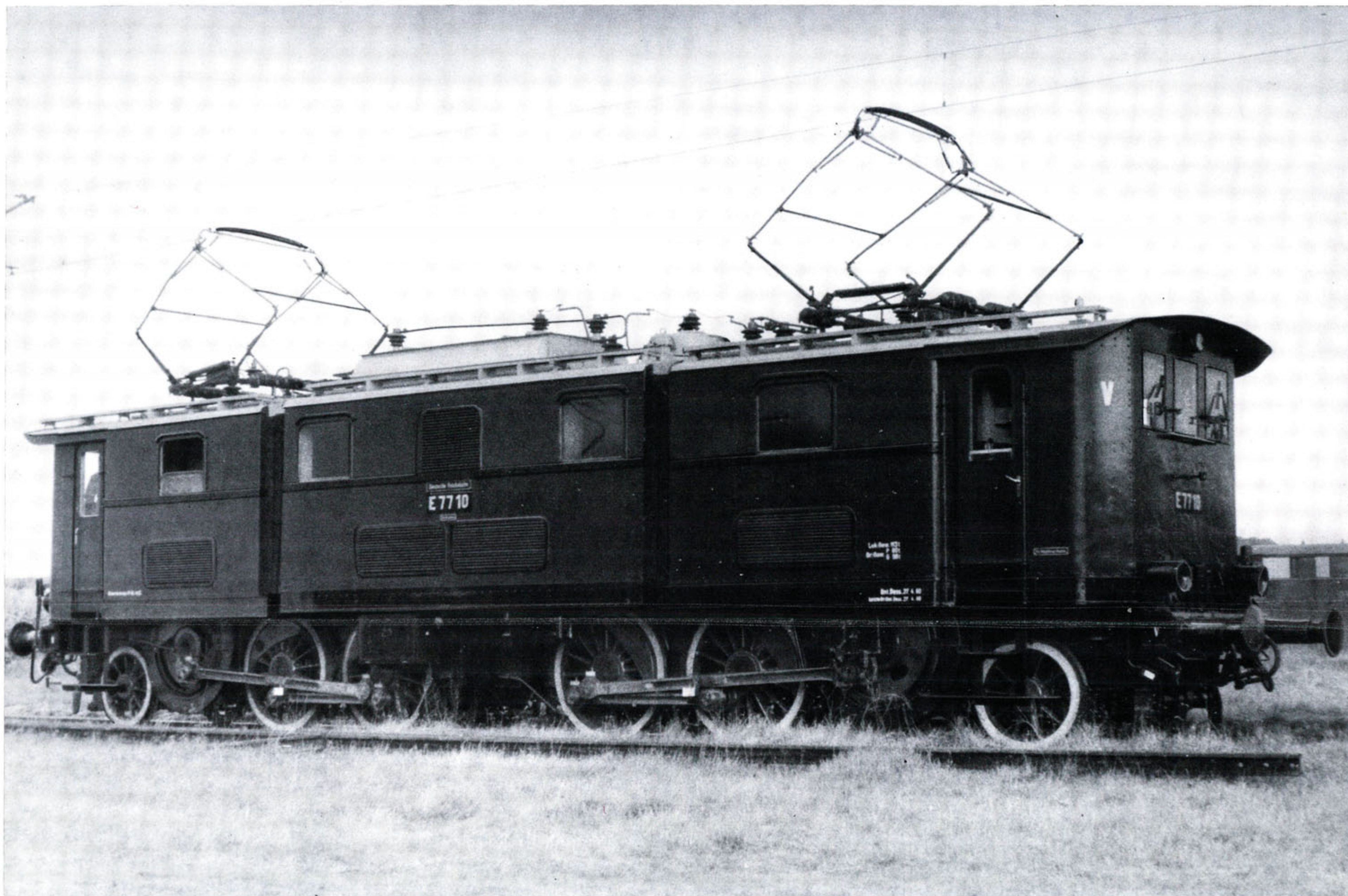
Auf Initiative des ehemaligen Hauptingenieurs des Bahnbetriebswerkes Dresden, Dipl.-Ing. Ruppert, wurde 1977 zur Betreuung der dem Bw zugeordneten Museumsdampflokomotiven ein Kollektiv aus fünf Triebfahrzeugführern, zwei Instrukteuren und einem Mitarbeiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Dresden gebildet. Während der Fahrzeugausstellung 1978 in Radebeul Ost kam man auf die 1971 dort ausgestellte E 77 10 zu sprechen. Alle Mitglieder des Kollektivs sind durch ihren Beruf sehr eng mit den elektrischen Lokomotiven der DR verbunden. So begann eine Fachsimpelei über die Möglichkeit, diese Lokomotive wieder in betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Nach einer eingehenden Prüfung der erforderlichen Arbeiten verpflichtete sich das Kollektiv, zu Ehren des 30. Jahrestages der Gründung der DDR, die E 77 10 in einem

betriebsfähigen Zustand aufzuarbeiten. Unter Leitung des Kollegen der Reichsbahndirektion begannen nun auch die organisatorischen Vorbereitungen.
Die seit 1973 im Arnsdorfer Lokomotivschuppen abgestellte Maschine mußte zunächst in das Bw Dresden, Betriebsteil Zwickauer Straße, überführt werden. Das geschah am 2. November 1978 und bereits 9 Tage später begannen die ersten Arbeiten. Zuerst erfolgte der Abbau sämtlicher Faltenbälge an den Übergängen zwischen dem Mittelteil und den beiden Kopfteilen des Lokomotivkastens. Sie mußten auf schnellstem Wege zum Raw Cottbus, weil der Spezialist für die Anfertigung neuer Faltenbälge nur noch befristet dort zur Verfügung stand. Anschließend wurde zum Zwecke der Aufarbeitung die elektrische Ausrüstung ausgebaut. Alle Teile wurden gekennzeichnet, weil nicht mehr mit Sicherheit feststellbar war, ob alle Kabelnummern mit den in Schaltplänen angegebenen identisch waren. Bei den Ausbauarbeiten wurde das Kollektiv durch Kollegen der Werkstatt des Bw Dresden, Betriebsteil Zwickauer Straße, unterstützt.
Die extremen winterlichen Temperaturen zu Beginn des Jahres 1979 unterbrachen die Arbeiten und brachten das Kollektiv in Zeitnot. Erst Anfang März 1979 konnten weitere Einzelteile demontiert werden und die Überführung der Lok in den Betriebsteil Hamburger Straße des Bw Dresden erfolgen. Hier bestanden günstigere Arbeitsmöglichkeiten. Kollegen der Abteilung Triebfahrzeugunterhaltung des Bw Dresden begannen nun das Fahrwerk sowie die Luft- und Bremseinrichtungen der E 77 10 zu demontieren und die drei Teile der Lokomotive voneinander zu trennen. Die Elektro-Meisterei führte die Aufarbeitung der beiden wuchtigen Fahrmotoren durch. Bei der Instandsetzung der Dachausrüstung war wieder besondere Vorsicht geboten, um keinen Dachisolator zu beschädigen.
Jede Stunde war zu nutzen, um den Vorteil der in drei Teile zerlegten Lokomotive für die Instandsetzung zu nutzen. Die in der Werkstatt aufgearbeiteten Schütze, Fahrmotorlüfter und der Ölkühler wurden wieder eingebaut. Der Lüftereinbau erforderte umfangreiche Anpassungsarbeiten, um eine gute Abdichtung der Luftkanäle zu gewährleisten. Der Rahmen und die überholten Achsen erhielten einen neuen Anstrich. Der Zusammenbau der drei Lokomotivteile begann, und die Achsen wurden eingefahren.
Die E 77 10 hatte als ehemals bayerische Ausführung dieser Baureihe in den beiden Stirnwänden eine Tür und Übergangsbrücke. Bei der Aufarbeitung 1960 im Raw Dessau wurden die Übergänge jedoch entfernt. Die Lokomotive sollte aber in den Originalzustand versetzt werden. Es mußten Durchbrüche für die Türen hergestellt und dazu auch Rohrleitungen auf den Führerständen verlegt werden. Die vorderen Dachkanten waren zu verändern und an den Stirnfenstern wurden Schuten angebracht. Neu angefertigt werden mußten die beiden Türen, die Übergangsbrücken, die Geländer und die Haltevorrichtungen. Selbstgefertigte Zeichnungen und alte Fotos dienten dazu als Vorlage.
Die Kollegen der Triebfahrzeugunterhaltung des Bw Dresden beendeten mit dem Anbau der Stangen die Arbeiten am Fahrwerk. Das Aufarbeitungskollektiv baute den Hauptschalter, den Oberspannungswandler sowie die neuen Faltenbälge ein und klemmte die letzten elektrischen Verbindungen. Ein zweiter Innenanstrich folgte. Der Außenanstrich war noch in Ordnung. Lediglich die Stirnseiten mußten infolge des Übergangeinbaues neu gespritzt werden. Mit viel Mühe konnte der entsprechende Farbton gemischt werden. Nach den Aufräumungsarbeiten sowie der Überprüfung aller Klemmstellen und Verbindungen wurde die E 77 10 unter die Fahrleitung gezogen. Die Funktionsprüfung der einzelnen Schaltkreise konnte nun mit Betriebsspannung durchgeführt werden. Der große Erfolg war perfekt, als keinerlei Beanstandungen festgestellt wurden. Die E 77 10 konnte sich innerhalb des Bw Dresden nach über 10 Jahren wieder mit eigener Kraft bewegen. Die Lokomotive hatte nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn eine vollwertige Schadgruppenaufarbeitung erhalten und mußte demzufolge der TKO zur Abnahme vorgestellt werden.
Am 31. August 1979 erfolgte dann eine Leer- und eine Lastfahrt. Die Leerfahrt von Dresden-Friedrichstadt nach dem 46 km entfernten Bad Schandau Ost verlief ohne Zwischenfälle. Die Untersuchung der Lokomotive ergab eine leichte Erwärmung eines Achslagers, die wahrscheinlich auf eine Bundreibung zurückzuführen war. Zur entscheidenden Lastfahrt wurde der Dg 45302 mit einer Last von 870 t gefahren. Die Dienstmasse der Zuglok 250 090, die mit abgesenkten Stromabnehmern mit lief, kam als Last noch hinzu. Die E 77 10 zeigte ein gutes Fahrverhalten und auch die Leistung war zufriedenstellend. Frisch geputzt fuhr dann die nunmehr betriebsfähige Museumslokomotive E 77 10 den Wagen der Ausstellungsleitung des Verkehrsmuseums Dresden zur eingangs erwähnten Fahrzeugausstellung in Dessau Süd.
Von einem relativ kleinem Kollektiv war eine große Aufgabe bewältigt worden. Die abgegebene Verpflichtung, 500 VMI-Stunden zu leisten, wurde mit 1730 Stunden weit überboten. Allen an der Aufarbeitung der E 77 10 Beteiligten ist zu danken, insbesondere dem Aufarbeitungskollektiv sowie den Kollegen des Bw Dresden, der Raw Dessau, Cottbus, Meiningen und Karl-Marx-Stadt, der AWSD Wilsdruff sowie des Bw Riesa. Besondere Anerkennung und Dank gebühren Dipl.-Ing. Ruppert, der durch sein Wissen und seinen persönlichen Einsatz die Voraussetzungen für die Erfüllung dieser Aufgabe schaffte.

Einsatz als betriebsfähige Museumslokomotive

Der ersten Sonderfahrt für die Eisenbahnfreunde des DMV sahen alle Mitglieder des Betreuungskollektivs erwartungsvoll entgegen. Diese Fahrt der „Elli", wie die E 77 10 nun liebevoll genannt wird, fand am 7. und 8. Juni 1980 am Tag des Eisenbahners statt. Die „Elli" beförderte an beiden Tagen den Sonderzug des Bezirksvorstandes Dresden des DMV von Dresden Hbf über Dresden Neustadt bis nach Meißen. Große Begeisterung erfaßte die Teilnehmer, und jeder Fotofreund versuchte beim Fotohalt in Neusörnewitz, die E 77 10 im Bild festzuhalten.
Zu einer Bewährungsprobe besonderer Art kam es am 5. und 8. Oktober 1980. Die Sonderzüge des DMV zum 100jährigen Jubiläum der Strecke Nossen—Lommatzsch fuhren von Dresden über Freiberg und Großvogtsberg nach Nossen. Zuglokomotive war die 03 001, und die E 77 10 fuhr als Vorspannlokomotive auf der 25-‰-Steigerung Tharandt—Klingenberg-Colmnitz. Das Personal der 03 001 fuhr auf der Steigungsstrecke etwas verhalten und so konnte unsere „Elli" zeigen, was in ihr steckt. Mit Fahrstufe 15 beförderte sie ohne Schwierigkeiten den Zug mit 60 km/h über die Steigung. Ein nicht alltägliches Bild bot sich am 22. November 1980 den Eisenbahnern zwischen Dresden-Friedrichstadt und Bad Schandau. Die Museumslokomotive E 77 10 beförderte den planmäßigen Güterzug TDg 45 357. Bei regnerischem Wetter fuhr sie den 1452 t schweren Zug planmäßig und anstandslos nach Bad Schandau. Ebenso rückwärts den TDg 44 344 mit 130 Achsen und 1455 t von Bad Schandau Ost nach Dresden. Dieser Einsatz diente zugleich Ausbildungszwecken des Betreuerkollektivs. Abschließend ist noch zu bemerken, daß die E 77 10 als betriebsfähige Museumslokomotive auch in das neue Triebfahrzeugnummernsystem der Deutschen Reichsbahn einbezogen wurde. Wegen Besetzung der Baureihe 277 (Berliner S-Bahn) erhielt sie die Bezeichnung 204 710.
Die alte Beschriftung E 77 10 blieb an der Lok jedoch erhalten. Wünschen wir der E 77 10 (204 710-8) noch viele erfolgreiche Einsätze zur Freude vieler Eisenbahnfreunde.

Die E 77 10 am 27. April 1960 im Raw Dessau am Tage ihrer Fertigstellung und Abnahme *Foto: K. Leyer, Leipzig*





1

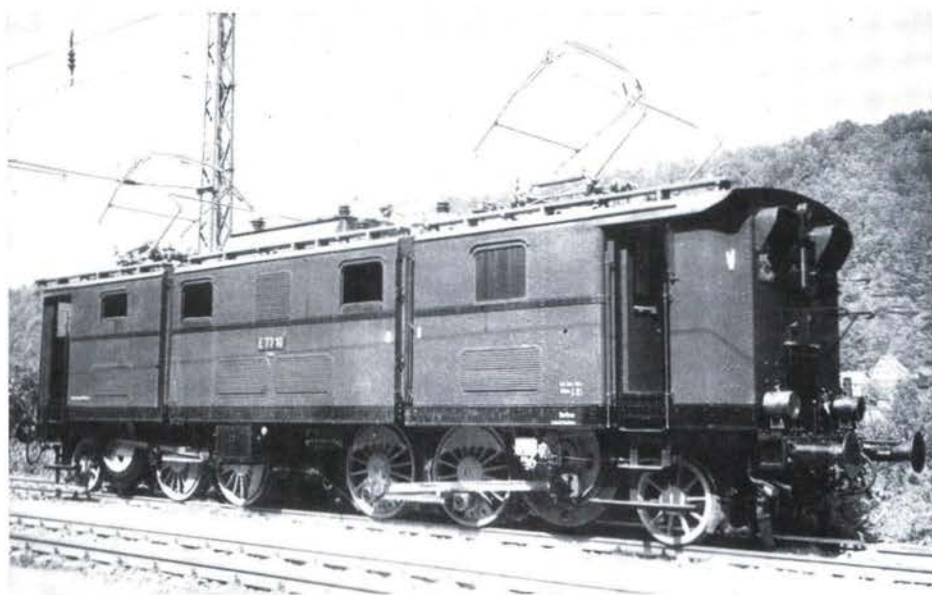
LOKBILD ARCHIV

Bild 1 Die E 77 10 am 25. September 1979 in Leipzig-Mockau

Bilder 2 und 3 Am 31. August 1979 befuhr diese Lok die Strecke Dresden—Bad Schandau. Beide Aufnahmen zeigen diese Maschine im Grenzbahnhof Bad Schandau.

Bild 4 Auf der 1979 in Dessau stattgefundenen Fahrzeugschau war auch die E 77 10 ausgestellt. U. B. z. sie während der Rückfahrt zum Bw Dresden in Dessau.

Fotos: J. Müller, Rathmannsdorf (2), D. Wünschmann, Leipzig (2)



2



3



4

GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

Binnenhafen Anklam — Vorbild und Modellvorschlag

Ein aktiver Modellbahnfreund ist ständig auf der Suche nach neuen und interessanten Anregungen vom Vorbild. Dabei steht für über 90% aller Modellbahnanlagen die Mittelgebirgslandschaft Pate, da man glaubt, ohne Tunnelbauten nicht auszukommen. Daher soll nun einmal ein interessantes Motiv aus dem Norden unserer Republik vorgestellt werden.

Vorbild

Der Bahnhof Anklam befindet sich an der zweigleisigen Hauptstrecke Berlin—Pasewalk—Stralsund. Nördlich der Bahnhofsanlagen wird die Peene mit einer interessanten Klappbrücke nahe dem Binnenhafen überquert. Ein regelspuriges Anschlußgleis verbindet den Hafen mit dem Bahnhof. Von 1899 bis 1945 begann am Anklamer Hafen die 600 mm-Schmalspurbahn nach Lassan (Anklam-Lassaner Kleinbahn). Der ALKB-Bahnhof Anklam konnte nur über eine Spitzkehre erreicht werden, so daß die Züge in den Bahnhof geschoben wurden. Die schmalspurigen Gleisanlagen am Hafen gehörten aber zum größten Teil der bekannten Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB), die mit dem Hafen durch einen Gleisanschluß von ihrem Kleinbahnhof verbunden war.
Die schmalspurigen Gleisanlagen sind inzwischen abgebaut worden. Nur an einigen Stellen sind noch Gleisreste zu finden. Und dennoch gibt es dort auch heute noch einen umfangreichen Güterverkehr. Die Hauptstrecke über die Peenebrücke wird von Schnell-, Personen-, Post- und Güterzügen befahren. Noch vor 20 Jahren traf man hier unter anderem Loks der BR 17, 38, 55 und 57 an. Bis in die jüngste Vergangenheit gehörten hier die BR 01.05 und 03.0 zum täglichen Bild. Ein Teil der Schmalspuranlagen wurde von 1945 bis 1969 von C- und D-gekuppelten Schlepptenderloks befahren.

Modell

Grundgedanke bei der Planung bzw. dem Bau eines Hafenbahnmodells ist die Tatsache, daß hier ausschließlich vielfältige Rangier-, Be- und Entladevorgänge sowie Umschlagarbeiten abgewickelt werden. Das erfordert den Selbstbau von funktionsfähigen Schiffen, Krananlagen, Lade- und Entladeeinrichtungen und nicht zuletzt eines zuverlässigen Kupplungssystems. Ein solches Projekt eignet sich also mehr für die Selbstbauer unter den Modelleisenbahnern oder als Gemeinschaftsarbeit. Andererseits hebt sich so ein Modell durch seine Andersartigkeit der Betriebsführung wohltuend von der Uniformität der meisten Modellbahnanlagen ab.
Modellvorschlag 1 zeigt ein Diorama, an dessen Vorderseite eine zweigleisige Hauptstrecke über die Klappbrücke verläuft. Die geschlossene Streckenführung erlaubt im Zusammenhang mit dem verdeckten Aufenthaltsbahnhof einen

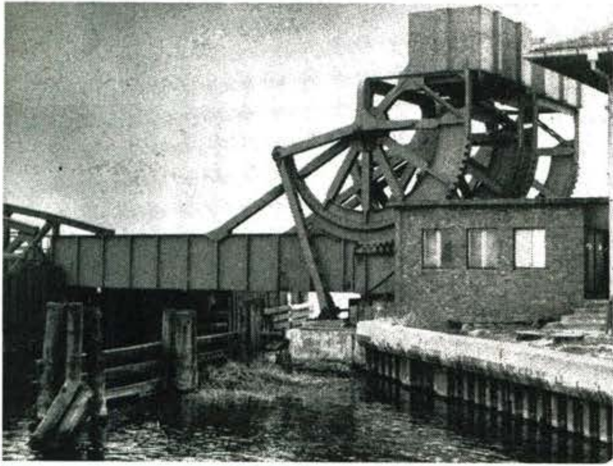


Bild 1 Postzug mit 01.05 auf der Peenebrücke Anklam



Bild 2 Klappbrücke in hochgeklapptem Zustand mit Durchfahrt eines Lastkahnes. Das fahrtrichtungsentsprechende Signal auf dem Stellwerksdach ist geöffnet.

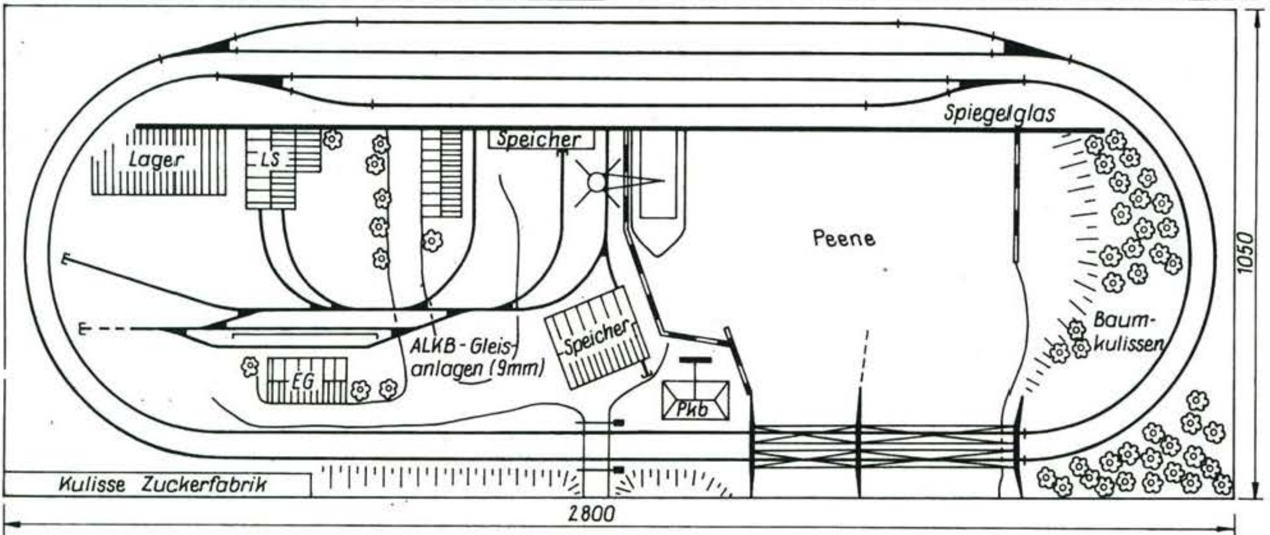
regen (eventuell vollautomatischen) Hauptstreckenbetrieb. Die Klappbrücke muß nicht unbedingt funktionstüchtig sein. Der ankernde Lastkahn wird als Halbrelief ausgeführt. Die dahinter befindliche Kulisse besteht aus Spiegelglas. Dadurch erscheint das Schiff vollständig und alle Gebäude und Fahrzeuge im Vordergrund sind am „anderen" Flußufer ebenfalls vorhanden. Bei entsprechend guter Ausführung ist dieses Spiegelbild nicht so leicht erkennbar, verleiht der Anlage aber eine außerordentliche Tiefenwirkung, die in dieser Qualität durch eine gemalte Kulisse nicht erreichbar ist. Die beiden Kulissen im Vordergrund, hinter denen die Hauptstrecke verschwindet, sollten in Form von Lagerhäusern, Dienstgebäuden usw. ausgeführt werden. Der manuelle Modellbahnbetrieb findet mit einer Rangierlok auf den regel- oder schmalspurigen Hafenbahnanlagen statt. Bestens geeignet wäre hier eine preuß. T 3. Aber auch Loks der BR 80 (H0), BR 92 oder V 36 (TT) erfüllen diese Aufgaben. Auf der Hauptstrecke können unter Beachtung der nachgebildeten Epoche alle Zuggattungen eingesetzt werden.
Modellvorschlag 2 zeigt eine L-förmige Zimmeranlage mit



3



4



7

8

Felder

Hafenbecken

WT

LS

Kb

Pkb

zur Wendeschleife und verdecktem Aufenthaltsbhf.

Peene

Anlagengröße : H0 5500 × 3700
TT 3600 × 2500
N 2750 × 1850

Abzweig (Attrappe)

Laub- und Kiefernwaldkulisse

Bild 3 Klappteil der Peenebrücke mit den gut erkennbaren Zahnkränzen.

Bild 4 Brückenstellwerk und Brücke von der Fahrbahnseite her gesehen. Jedes Gleis hat ein eigenes unabhängig bewegliches Klappsegment.

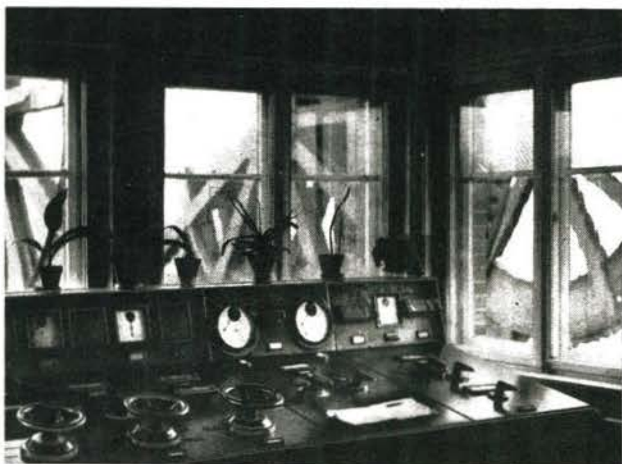
Bild 5 Das Steuerpult der Brücke im Stellwerk

Bild 6 Kai des Binnenhafens Anklam

Bild 7 Modellvorschlag 1 (Nenngröße H0 mit Schmalspurbahn H0e)

Bild 8 Modellvorschlag 2 (Drehscheibe nur als Wendescheibe bei Nachbildung der Dampflokepochen)

Zeichnungen und Fotos: Verfasser


5


6

umfangreichen Hafenbahngleisanlagen sowie echtem Schiffsbetrieb. Der Betriebsablauf wäre etwa folgendermaßen denkbar: Ein Lastkahn meldet sich durch Signalabgabe beim Brückenstellwerk an. Der Eisenbahnbetrieb hat auf der Klappbrücke Vorrang. In einer Verkehrspause wird diese geöffnet. Die Signale auf dem Stellwerksdach dienen dem Schiffsverkehr in gleicher Weise wie die Formhauptsignale dem Eisenbahnverkehr. Nach der Bedienung von Brücke und Signal läuft der Lastkahn in den Hafen ein und wird am Kai vertäut. Die Löscharbeiten werden mit Hilfe der Krananlage abgewickelt. Beladene Eisenbahnwaggons drückt die Rangierlok in die Sortiergleise. Nach Zusammenstellung eines Zuges wird er mit einer Streckenlok (BR 52, 118, 120, 132/H0, BR 56, 118, 132/TT) bespannt und verläßt die Hafenbahngleisanlagen, um in die Hauptstrecke einzumünden. Je nach gewünschtem Betriebsumfang werden gleichzeitig oder danach beladene Wagen (Selbstentladewagen) aus den Wartegleisen von einer Rangierlok über eine Entladebühne gezogen. Das Ladegut (Mohnsamen, Reis usw.) wird über Förderbänder gebunkert oder direkt in einen Lastkahn verladen, der den Hafen dann wieder in Richtung Zugbrücke verläßt.
Das Hafenwasser sollte durch eine glänzend schwarzbraun lackierte glatte Hartfaserplatte dargestellt werden. Der Lastkahn kann auf elektrisch betriebenen Gummirädern, eventuell sogar in schienenartigen Rillen laufen, um ein präzises An- und Ablegen zu garantieren. Kranbahnanlage und Förderbänder müssen voll funktionstüchtig ausgelegt werden.

BERNHARD BUHRZ (DMV), Cottbus

Bauanleitung zum Bau der BR 22 (39) in der Nenngröße TT aus handelsüblichen Teilen

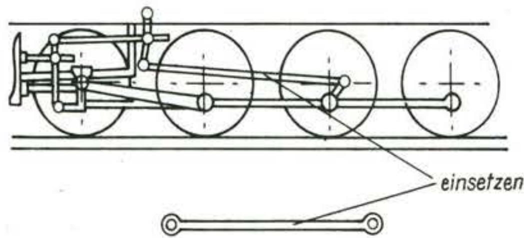
Dieses Modell ist fast nur aus handelsüblichen Teilen gebaut und deshalb für jeden Modelleisenbahner ohne großen Aufwand an Werkzeugen schnell, leicht und billig herzustellen. Es bedarf lediglich etwas Geduld und ein wenig Zeit zum Bau. Aufgrund der handelsüblichen Teile erhebt dieses Modell keinen Anspruch auf Originaltreue. Durch diesen Umbau kann aber der Dampflokpark um ein weiteres Modell erweitert werden, da es, trotz der gewaltigen Anstrengungen, die der VEB Berliner TT-Bahnen in letzter Zeit unternommen hat, noch nicht allzuviele Dampflokmodelle in dieser Nenngröße gibt.

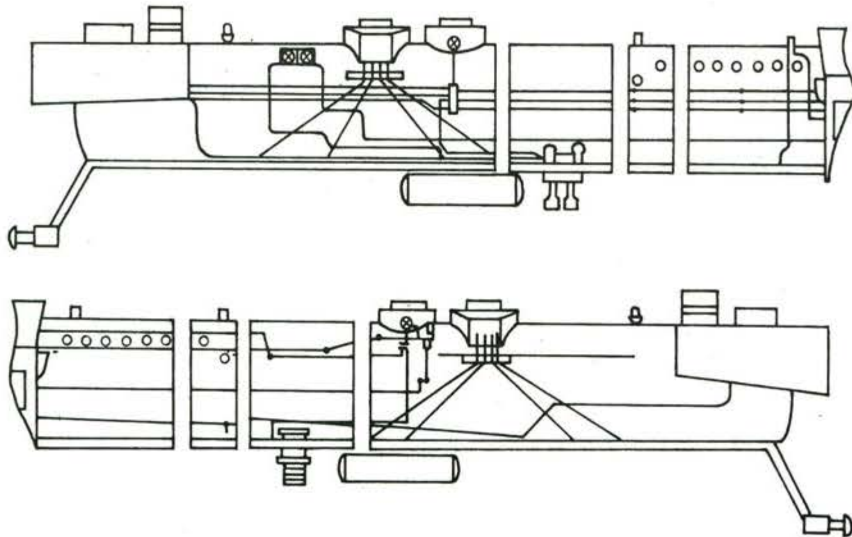
Über das Vorbild

In das Rekonstruktionsprogramm der DR wurden Maschinen aufgenommen, auf deren Dienste noch nicht verzichtet werden konnte, weil sie noch in größeren Stückzahlen vorhanden waren und die wegen konstruktiver oder anderer Mängel einer Generalreparatur zugeführt hätten werden müssen. Auch die BR BR 39^{0-2} (pr. P 10) wurde rekonstruiert. Die Maschinen waren weitgehend abgewirtschaftet. Zur DR waren nach dem zweiten Weltkrieg 85 Maschinen dieser Baureihe gekommen. In den Jahren 1958 bis 1962 wurden alle Maschinen im Raw Meiningen rekonstruiert. Ausgerüstet wurden sie mit neuen Hochleistungskesseln und 2'2' T 32- oder 2'2' T 34-Tendern. Auch das preußische Führerhaus mußte dem Einheitsführerhaus, wie es für die BR 23.10 entwickelt worden war, weichen. Die Steuerung und das Triebwerk blieben unverändert. So entstand eine moderne und elegante Lokomotive, die dem Bild einer Einheitslokomotive gekonnt angeglichen worden war.
Einsatzgebiete der BR 22 waren die Mittelgebirgsstrecken des sächsischen und thüringischen Raumes. Hier versah sie den schweren Personen- und Schnellzugdienst, bis sie durch die Elektro- oder die Dieseltraktion überflüssig wurde. Ein großer Teil wurde bereits im Jahre 1968 ausgemustert, weil keine Einsatzmöglichkeiten für die doch recht wartungsintensiven Drillingsmaschinen mehr bestanden und ihre Leistungen von Zwillingsmaschinen übernommen wurden, die auf anderen Strecken frei geworden waren. Die nach 1968 noch verbliebenen Maschinen erhielten bei der Umnumerierung wieder ihre alte Baureihennummer 39.
Eines der letzten Einsatz-Bw der 22er war Saalfeld, das mit den Maschinen Schnell- und Eilzüge u. a. nach Leipzig fuhr. Im Laufe des Jahres 1971 wurde aber auch diese Leistung von der BR 41, später von der 01.5, übernommen.
Die Kessel der ausgemusterten Maschinen waren noch voll betriebsfähig. Sie wurden deshalb nicht verschrottet, sondern zur Modernisierung der BR 03 verwendet.[1]

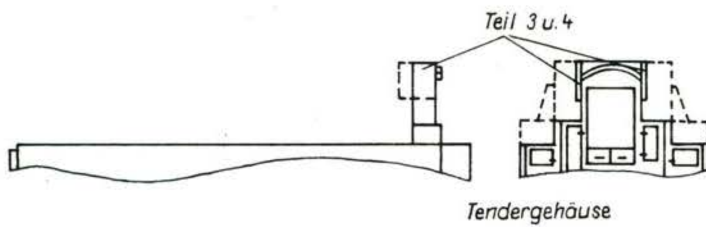
Das Modell

Als erstes wird die BR 35 komplett demontiert und der Rahmen laut Zeichnung 3 gekürzt. Vom zweiten Rahmen

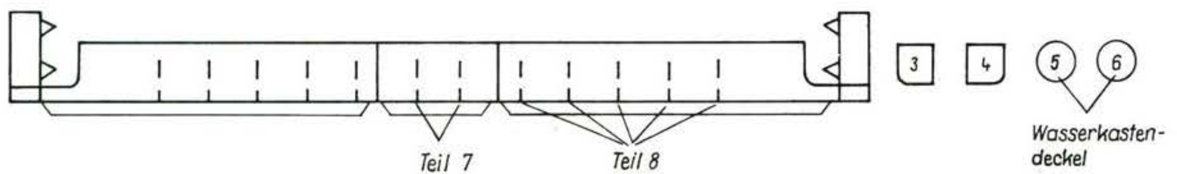


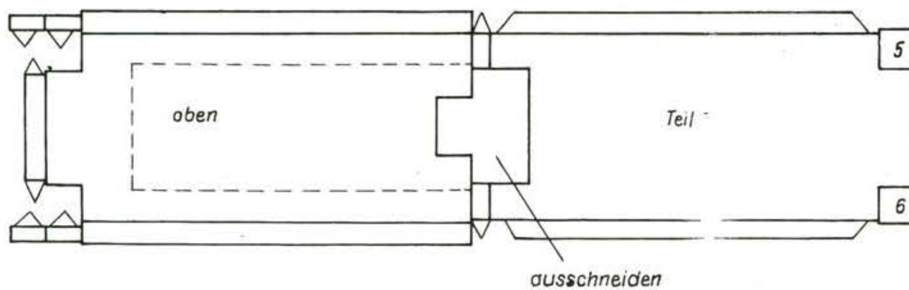


Zeichnung 1

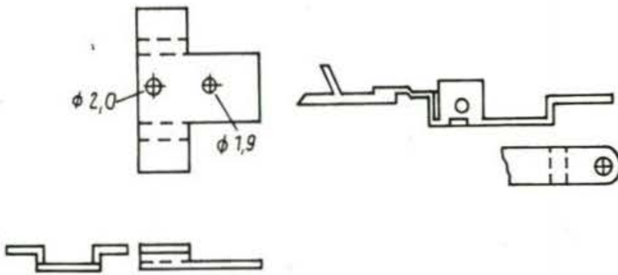


Teil 8 Teil 7





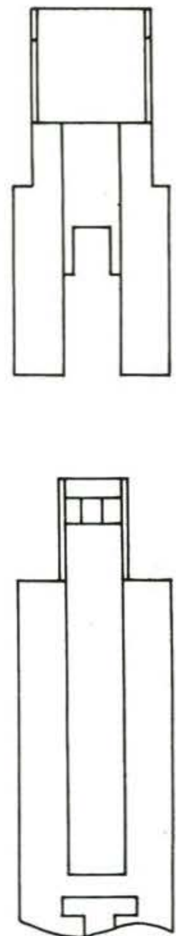
Zeichnung 2



sägt man das entsprechende Teil (siehe Zeichnung 3) ab und klebt es an den ersten Rahmen an. Nun wird der Kuppelradsatz ergänzt. Hierzu sind das Rad mit dem Kurbelzapfen, sowie zwei Kuppelstangenteile erforderlich. Vom Radsatz der BR 35 wird das letzte Rad abgebaut und dafür das neue Rad eingesetzt. Nachdem das zuvor ausgebaute Rad wieder eingesetzt worden ist, werden die fehlenden Teile der Steuerung aus Messingblech gefertigt und in die Steuerung eingesetzt. Ich habe die alten Nieten der Steuerung wieder verwendet und mit einem Lötpunkt befestigt. Als Abschluß der Arbeiten am Triebsatz entfernt man das Zahnrad vom ersten Rad. Nun werden die beiden Haltenasen der Bodenplatte abgefeilt und aus Messingblech ein Stück neue Bodenplatte (siehe Zeichnung 3) hergestellt. Der Vorläufer (siehe Zeichnung 3) wird gekürzt und angebaut. Nach der kompletten Montage des Triebwerkes kann die erste Probefahrt beginnen. Läuft das Modell einwandfrei, wird mit dem Umbau des Gehäuses begonnen. Es wird nach Zeichnung 1 zersägt und die entsprechenden Teile des zweiten Gehäuses eingesetzt. Ich habe auf die Beleuchtung des Modells verzichtet und den angeschuhten Teil des Rahmens mit einem Bleigewicht versehen. Dadurch erhöht sich die Masse des Modells beträchtlich. Das Gehäuse wird nun noch durch die fehlenden Aufbauten ergänzt. Damit wären die Arbeiten am Lokgehäuse beendet, und die Arbeiten am Tender können beginnen. Hierzu nimmt man das Gehäuse des Tenders ab und entfernt von diesem den Kohlenkasten. Aus Pappe werden die neuen Aufbauten (siehe Zeichnung 2 gefertigt und auf den Rest des alten Tenders aufgeklebt.

Das Modell wird nun farblich nachbehandelt und ein neues Lokschild angebracht.

Damit wären die Arbeiten am Modell beendet, und es kann seiner Bestimmung übergeben werden.



Zeichnung 3

Das Material

1. eine BR 35 VEB Berliner TT-Bahnen
2. ein Gehäuse BR 35
3. ein Rad mit Kurbelzapfen BR 35
4. zwei Kuppelstangenteile
5. zwei Schrauben M2/20 mm
6. eine Mutter M2
7. ein Messingblech 1 mm
8. ein Messingstab 4 mm
9. eine Pappe 0,5 mm Stärke

Quellennachweis:
/1/ Weisbrod/Müller/Petznick, Dampflokarchiv 1, S. 178—180

Fortsetzung von Seite 162

der Kraftverkehr die Oberhand gewann; besonders schmerzlich für die Privat- und Kleinbahnen /8/. Im Zeitraum von 1938 bis 1943 wurde im damaligen Deutschen Reich eine Anzahl von Privatbahnen verstaatlicht. Die genauen Hintergründe dieser Maßnahmen bedürfen noch einer gründlichen Untersuchung. Mit Wirkung vom 1. Januar 1941 gingen die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, die Prignitzer Eisenbahn und die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn an die Deutsche Reichsbahn über. Die Betriebsmittel sind in den folgenden Jahren umgezeichnet worden. Alle drei genannten Eisenbahnen bestehen heute noch und haben wichtige Verkehrsaufgaben zu erfüllen.

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.

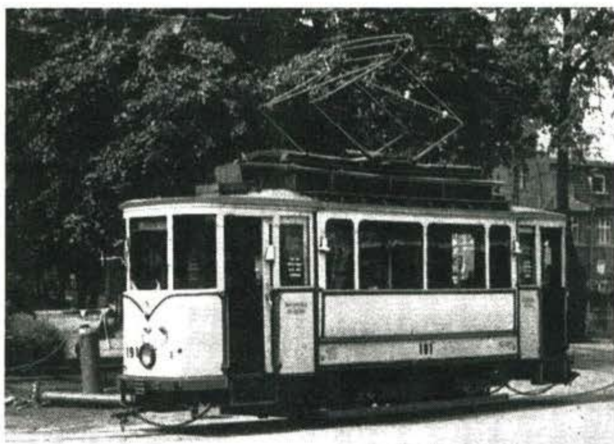
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion

HARALD WASSERROTH (DMV), Brandenburg

Demnächst Traditionswagen in Brandenburg

In mehreren Städten der DDR haben Verkehrsbetriebe und Arbeitsgemeinschaften des DMV bereits vielfältige Initiativen entwickelt, um historische Straßenbahnfahrzeuge der Nachwelt zu erhalten.
Doch in der über 90000 Einwohner zählenden Stadt Brandenburg fanden sich bis vor kurzem keine Freunde, um eine solche kultur-politisch wichtige Aufgabe in Angriff zu nehmen. Es gab zwar schon vor einiger Zeit Gedanken, alte Fahrzeuge der Straßenbahn zu erhalten, doch konnte keine Möglichkeit gefunden werden. Erst die Modelleisenbahn-Ausstellung 1981 in Brandenburg gab den Anstoß zur Gründung einer Gruppe Nahverkehr. Aufmerksam geworden durch den nun schon zur Tradition gewordenen Verkauf von Fotos mit Motiven der Brandenburger Straßenbahn, entstand eine Verbindung zu den Verkehrsbetrieben. So kam durch die Unterstützung des Kollegen Respondek ein Erfahrungsaustausch zustande. Alle Freunde, die ein wirkliches Interesse an der Erhaltung eines Straßenbahnwagens haben, wurden eingeladen. Nach weiteren Rücksprachen mit den Verkehrsbetrieben Brandenburg sind nun die Voraussetzungen vorhanden, daß der ehemalige Triebwagen Nr. 30 (heute Tw 191) erhalten bleibt. 1912 von der Gottfried Lindner-Waggonbau AG in Ammendorf bei Halle gebaut, ist er das letzte in Brandenburg vorhandene Fahrzeug aus der Eröffnungszeit des elektrischen Betriebes am 1. April 1911. Alle anderen Fahrzeuge mit dem für die Brandenburger Straßenbahn jahrzehntelang typischen Aussehen kamen bereits unter den Schneidbrenner.
Der frühere Tw 30 sollte ursprünglich vom Verkehrsmuseum Dresden übernommen werden. Wir berichteten darüber im Heft 10/80 auf der Seite 310. Aber daraus ist leider nichts geworden.
Das Vorhaben, dieses Straßenbahnfahrzeug der Nachwelt zu erhalten, wird den Anforderungen der Denkmalpflege gerecht werden.



Bevor die Entscheidung gefällt wurde, den alten Lindner-Triebwagen 191 als Traditionsfahrzeug in Brandenburg zu erhalten, wurde er als Arbeitswagen genutzt. U. B. z. ihn im Brandenburger Stadtteil Plaue.

Fotos: J.-P. Fried, Brandenburg

REZENSION

Klaus Kieper: „Die Franzburger Kreisbahnen Stralsund—Barth—Damgarten" transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982, 174 Seiten, zahlreiche Abbildungen im Text, 13,20 Mark

Als zum Ausgang des 19. Jahrhunderts eine regelspurige Eisenbahn zwischen Rostock und Stralsund gebaut werden sollte, entschied man sich für die kürzeste Verbindung über Velgast und Ribnitz-Damgarten. Die Hafenstadt Barth wurde durch eine ebenfalls regelspurige Stichbahn mit Velgast verbunden. Der Abtransport landwirtschaftlicher Produkte, vornehmlich Kartoffeln und Zuckerrüben, geschah weiterhin mit Pferdefuhrwerken. Um auch für diese Transporte die Eisenbahn zu nutzen, wurde 1892 ein Komitee gegründet, das mit der damaligen Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. über den Bau von Kleinbahnen zur verkehrlichen Erschließung der ehemaligen Kreise Franzburg, Grimmen und Greifswald Verhandlungen führte.
Über die Geschichte eines Teiles der ausgeführten Bahnen, über die schmalspurigen Franzburger Kreisbahnen, legt der Autor eine umfangreiche verkehrsgeschichtliche Abhandlung vor.
Die Bauarbeiten begannen 1894. Ein Jahr später, am 4. Mai 1895, erfolgte nach seinerzeit üblicher landespolizeilicher Abnahme die Eröffnung des Betriebes auf der 67 km langen Strecke, mit 31 Bahnhöfen, einem Haltepunkt und 8 Anschlußstellen. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 25 km/h. Ab 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn das Netz. Beginnend mit dem Jahre 1965 erfolgte nach und nach die Schließung der Strecke, bis im Jahre 1971 zwischen Barth und Hermannshof auch der verbliebene Reiseverkehr eingestellt wurde.
Mit dem vorliegenden Buch hat der Autor die Geschichte einer nicht mehr bestehenden Schmalspurbahn im Norden der DDR umfassend abgehandelt und ihr damit ein Denkmal gesetzt. Dabei ist auffällig, daß in gebotener Breite zur Verfügung stehende archivalische Quellen bearbeitet und ausgewertet wurden. An dieser Stelle kann nicht nachdrücklich genug gefordert werden, diese Archivalien für die Bearbeitung verkehrsgeschichtlicher Themen ausgiebig zu nutzen, gewinnt doch der Wert einer Arbeit durch das Erschließen bisher ungenutzter Quellen.
Breiten Raum nehmen im vorliegenden Buch die Darstellung der Fahrzeuge ein. Augenfällig ist die Darstellung auch des Güterwagenparks in Bild und Zeichnung, was hier besonders hervorgehoben werden soll. Um Material für 174 Seiten zusammenzutragen, bedarf es eines langjährigen eifrigen Sammelns, was nicht zuletzt durch die Aufnahmedaten der vom Verfasser beigesteuerten Fotografien bewiesen wird. Im übrigen haben die zahlreichen Fotos eine gute Qualität und vermitteln durch Auswahl und Bildgröße einen informativen Eindruck von Landschaft, Städtebau und Verkehrsmitteln der küstennahen Landschaft.
Kritisch muß angemerkt werden, daß einige Zeichnungen über die Heftung hinweg gedruckt wurden, was ihren Wert stark beeinträchtigt. Bleibt dem Rezensenten nur noch eine für ihn erfreuliche Feststellung zu treffen: Mit der Reihe TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE hat der Verlag für viele begeisterte Amateurhistoriker der Verkehrsgeschichte die Möglichkeit geschaffen, ihre langjährigen Forschungen einem breiten Publikum näher zu bringen. Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden. **rd.**

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10 zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Neugründung von Arbeitsgemeinschaften in:

8230 Dippoldiswalde
Vors.: Herbert Ramsch, Goethestraße 7
7261 Sernzig (Oschatz)
Vors.: Wolfgang Topp, August-Bebel-Str. 7
9630 Crimmitschau
Vors.: Jürgen Wilke, Str. d. Freundschaft 35
5060 Erfurt
Vors.: Bertram Leisenberg, Sangerhäuser Str. 5
5060 Erfurt
Vors.: Eberhard Becker, O.-Dünnebeil-Str. 39
7270 Delitzsch
Vors.: Karl-Heinz Krappidel, Karl-Liebknecht-Str. 6a
2861 Karow
Vors.: Wolfgang Priebe, Karl-Liebknecht-Str. 23

Bezirksvorstand Halle

Sonderfahrt am 4. September 1982. Halle-Neustadt—Merseburg—Querfurt—Röblingen—Halle Hbf. Vsl. mit Lokomotiven E 77 10, 74 1230 und 03 1010. Abfahrt Halle-Neustadt (Tunnelbahnhof) ca. 9 Uhr, Zustieg Hp. Zscherner Str. und Merseburg möglich, Ankunft Halle Hbf ca. 16 Uhr. Teilnehmerpreis: 10,50 M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 8,— M. Teilnahmemeldung nur per Postanweisung bis 15. August 1982 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Halle, 7010 Leipzig, Georgiring 14. Fahrplan und Programmheft werden mit Fahrkarten zugesandt.

AG 6/7 „Friedrich List" — Leipzig

Während unserer 19. Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt vom 27. November bis 19. Dezember 1982 können kleine Heimanlagen vorgestellt werden. Interessierte Freunde der Arbeitsgemeinschaften wenden sich bitte bis 30. Juli 1982 mit Angaben über Größe der Anlage (ggf. Foto) an die Geschäftsstelle unserer Arbeitsgemeinschaft, 7010 Leipzig, Georgiring 14.

AG 3/67 Freital-Hainsberg, AG 3/82 „Windbergbahn", Haus der Heimat, Freital

Vom 20. Juni bis 19. September 1982 findet im „Haus der Heimat" Freital, Burgker Str. 61, eine Sonderausstellung „125 Jahre Windbergbahn Freital-Birkigt—Possendorf" und „100 Jahre Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf" statt. Die Ausstellung ist geöffnet: Dienstag bis Freitag 10—16 Uhr, Samstag und Sonntag 10—17 Uhr (Kassenschluß 16.30). Zu erreichen: mit der Eisenbahn bis zu den Bahnhöfen Freital-Potschappel od. Freital-Deuben u. ca. 30 min Fußweg nach Freital-Burgk. Mit allen Kraftomnibuslinien bis Busbahnhof Freital od. Stadtbuslinie 3A bis Platz des Friedens u. ca. 15 min Fußweg nach Freital-Burgk. Für Dresdner Besucher auch direkt mit Stadtbuslinie 89 (ab DR-Haltepunkt Dresden-Strehlen) nach Freital-Burgk und ca. 15 min Fußweg. Plakat- und Broschürenverkauf nur in den ersten Wochen gesichert.

AG 7/34 Bernburg, AG 7/38 Wohlsdorf

In der Zeit vom 12. bis 25. Juli 1982 veranstalten die Arbeitsgemeinschaften 7/34 u. 7/38 im „Haus der Jungen Pioniere" in Bernburg, Philipp-Müller-Str. 16, im Rahmen der Ferienspielgestaltung eine Modelleisenbahnausstellung. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 9—12 u. 14—17 Uhr, Samstag u. Sonntag 9—12 u. 14—18 Uhr.
Donnerstag 15. Juli u. Dienstag 20. Juli geschlossen.

2830 Barth

Modellbahnausstellung der AG 5/24 Barth u. der AG 5/5 Greifswald in Barth am 26. und 27. Juni, 3., 4., 10. und 11. Juli 1982 jeweils von 10—17 Uhr.
Am 27. Juni 1982 ist vorgesehen, die Züge 19124, 19125, 19126, 19127, 19128 und 19129 der Strecke Velgast—Barth mit einer Dampflok zu bespannen. Von 14—17 Uhr Lokbesichtigung in Barth.

Wer hat — wer braucht?

6/1 Suche: „Historische Bahnhofsbauten"; „Dampflok-Archiv 3". Biete: „Die Baureihe 01".

6/2 Biete: „Historische Bahnhofsbauten". Suche: „Die Baureihe 01" (nur Tausch).

6/3 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1980; „Kleinbahnen des Ostseebezirks"; BR 99^{61-01} in $H0_m$. Suche: Material üb. d. Schmalspurbahnen in Sachsen u. d. MPSB (Fahrkarten, Gleispläne); Kursbücher der DR vor 1970 sowie Material aller Art in $H0_e$ und $H0_m$.

6/4 Biete: Kursbücher DB; Broschüren von Vorbild-Bahnen; Sonderfahrt-Programme; einzelne Hefte „Der Modelleisenbahner" (1971—1974); Modelleisenbahnkalender 1971—1982; Eisenbahnkalender 1969 u. 1976—1982 (ohne 1980) „Schiene, Dampf u. Kamera"; „Die Baureihe 01"; „Kleine Eisenbahn ganz groß" im Tausch gegen rollendes N-Material (keine kompl. Anlagen).

6/5 Biete: H0, Drehscheibe. In $H0_e$: VT. In H0 und TT: Schiebebühne. „Schiene, Dampf und Kamera"; Lokfotos. Suche in $H0_m$: kompl. Herr-Zug. In H0: BR 91, 89, 98; Bausatz ETA u. SKL; Eisenbahn-Dias.

6/6 Biete: BR 99 $H0_m$ (Herr); Pers.-, Roll- u. Packwg. in $H0_m/H0_e$. In H0: BR 91, 50, 64. In TT: BR 50.40; Bausatz SKL; S-Bahn Gehäuse o. Farbe. In 0: (Zeuke) Loks u. Wagen. „Der Modelleisenbahner" 11,12/1953; Literatur nach 1970; Kataloge. Suche: N, Loks u. Wagen (auch def. u. Einzelteile). $H0_e$-Material. Modelleisenbahnkalender 1962, 1963; Jubiläumsschrift der ehem. Prignitzer Kreiskleinbahnen; „Das Signal" Heft 1, 2. „Der Modelleisenbahner" 1—4/1952, 3,5—8/1953; Eisenbahnliteratur vor 1970; Kataloge.

6/7 Suche: Baureihe 01, Lokschilder.

6/8 Biete: „Elektrische Bahnen d. Firma Schuckert", Ausgabe 1899; BR 91 (H0) Hruska. Suche: H0, Dampflokmodelle (keine Schnellzugloks).

6/9 Biete: „BR 01"; „Kleine Eisenbahn TT". Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; Farbdias vom Betriebseinsatz BR 65, 58, 83, 86, 35, 64, 50^{1-3}, 58^{30}; Lokschild (EDV) 50^{1-3}, 50^{35}, 50^{40}.

6/10 Biete: „Kleine Eisenbahn ganz groß". Suche: „Der Modelleisenbahner" bis Jahrg. 9 mit Beilagen und Sonderheften; Eisenbahnjahrbuch 1978.

6/11 Biete: Zeitschrift „Deutsche Eisenbahntechnik" 1956—1962 (gebunden); „Als die Züge fahren lernten"; weitere Literatur, Kalender, Kursbücher, Fotos und H0-Material.

6/12 Biete: Modelleisenbahnkalender 1963—1981; Eisenbahnkalender 1978—1981; „Das Signal"; BR 55 in N. Suche: „Die Selketalbahn"; „Baureihe 01"; Fahrzeuge Nenngröße TT.

6/13 Biete: Drehscheibe in H0 sowie Dampflokliteratur. Suche: div. Loks in H0 sowie „Der Modelleisenbahner" Heft 1/1967.

6/14 Suche: „Die Muldentalbahn"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen".

6/15 Suche: H0, BR 42, 84, 91 u. Eigenbau; $H0_e$-Material (technomodell); „Der Modelleisenbahner" 1952—1972 sowie Literatur.

6/16 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn", „Straßenbahn-Archiv".

6/17 Biete: N-Anlage 2 × 0,80 m. Gelände, Landschaftsgestaltung u. Stromversorgung unvollständig; viele Häuser. Weiteres Material zur Ausgestaltung wird mitgeliefert; nur ein Triebweg (Hänger def.); Gleisbildstellpult (Klingelknöpfe), 11 Weichen. Suche Material in TT jeglicher Art.

6/18 Suche: „Die Muldentahlbahn", „Pionier- und Ausstellungsbahnen", „Rollen, Schweben, Gleiten".

6/19 Biete: H0, Spezialgüterwg. u. Speisewg sowie Zubehör in H0 u. TT. Suche: Reko-Wagen, H0; Schmalspurmaterial in $H0_e$ u. $H0_m$ (auch def.); Dampflokschild; „Der Modelleisenbahner" Hefte 1/1972 u. 9/1973.

6/20 Biete BR 89, TT (Eigenbau). Suche: BR E 70, BR T 334 sowie D-Zugwagen „Silverlines" in TT.

6/21 Biete: div. Eisenbahnliteratur. Suche: H0, BR 42 und E 63.

6/22 Biete: Modellbahnbücherei Bd. 8; in H0 BR 66 sowie Gehäuse E 46. Suche: „Die Dampflokomotive"; „Die Modelleisenbahn Bd. 1"; Farbdias von Einheits- u. Rekoloks; BR 91 in H0.

6/23 Suche: „Der Modelleisenbahner" 1970—1975 ungeb.; PIKO BR 23 (auch defekt).

6/24 Biete: TT, E 499, ČSD. Suche: BR 211, DR.

6/25 Biete: Eisenbahnkalender 1978 u. div. Kursbücher. Suche: H0, BR 03, 23, 42, 50, 64, 81, 84, 89, 91; Mitteleinstiegwagen (Altenberg); „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1954, 1957—1963, 1967—1971 und 1975.

6/26 Biete in TT: E 70. Suche: $H0_e$-Lok od. 4achs. Wagen

6/27 Suche: H0, BR 01, 41, 52, 91, 66, 84; Dampfloks in N sowie Material in $H0_e$, $H0_m$ und 0; transpress-Literatur.

6/28 Biete: „Für unser Lokarchiv". Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Der Modelleisenbahner" bis 1966; alte DR-Kursbücher; NV-Fahrpläne; Material üb. Straßenbahnen.

6/29 Biete: Herr, BR 99; PIKO Inox-Wagen; Prefo-Straßenbahn; Eisenbahnjahrbuch 1973, 1974. Suche: Modell in $H0_e$ vom Wismarer Schienenbus, Bauart „Hannover" VT 133, 524—525; Fotoserien v. d. Strab. Brandenburg und Halberstadt.

6/30 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn" u. Fahrzeuge in N.

6/31 Biete: BR 23, 42, 50 in H0; BR 65 in N; Rbd- und Bw-Schilder. Suche: Eisenbahnliteratur aller Art; „Baureihe 01"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—27 (nur kompl.); Dampflokschilder (keine EDV-Nr.); E-Lok-Schilder ält. BR sowie Triebfahrzeuge u. Wagen in $H0_e$ u. $H0_m$.

6/32 Biete: „Das Signalwesen der DR"; versch. Taschenfahrpläne der Rbd Berlin; Wandklappanlage 1,60 × 0,90 m unbebaut; BR 50, Gehäuse ung. M 61 (PIKO); BR 80 (2achsig); BR 95 (Eigenbau), alles H0. Suche: „BR 97-99"; „Kleine Bahn ganz einfach"; „Der Modelleisenbahner" 1952—1954, 1956, 1981 kompl.; Einzelhefte 1—8/55; 10—12/55; 1—11/57; 4, 10/58; 10/59; 2, 4, 9/60; 2/61; 8/63; 7/65; 5/68; 1/69; 12/70; 1/82; in H0 vierachs. Trieb- u. Beiwagen (PIKO); Straßenfahrzeuge; „Die Berliner S-Bahn"; Kursbücher 1959—1970.

6/33 Biete: BR 65^{10} u. E 10^3 in Nenngr. N; „Modellbahnhandbuch"; „Als die Züge fahren lernten". Suche in Nenngr. N: Dampflokomotiven, bes. BR 01 u. 52.

6/34 Biete: div. Eisenbahnliteratur; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1955, 1956 u. 1960—1980 kompl. sowie div. Einzelhefte Jahrg. 1957—1981. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1952—1954 sowie weitere Eisenbahnliteratur; BR 42.

6/35 Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Reisen mit der Dampfbahn"; Tauschpartner für Dampflokdias.

6/36 Suche: Fotos (Postkartenformat) der BR 1020 der ÖBB, Loknummer 1020.18 (mögl. Farbfotos).

6/37 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn".

6/38 Biete: Fotos von sächs. Schmalspurlokomotiven; $H0_e$-Schmalspurmaterial von technomodell. Suche: Bilder von den Lokomotiven 99 543, 99 544, 99 546, 99 556, 99 565, 99 571, 99 572, 99 578, 99 595, 99 598, 99 602, 99 605.

6/39 Suche: „Die Berliner S-Bahn".

6/40 Suche: Bilder von Triebfahrzeugen der Berliner S-Bahn (BR ET 125, ET 165, ET 166, ET 167, ET 168, ET 169, ET 170).

6/41 Biete: $H0_e$-Fahrzeuge (technomodell). Suche: $H0_e$-Kipploren, Kastenkippwagen, Dampf- und Dieselloks.

6/42 Biete: 100 m Schienenprofil, Neusilber, in H0, 2,mm; Schnellzugwg, blau, AB4 üpe in TT, alt; Schnellzugwg, grün, AB4 üpe in TT, alt. Suche: 40 m Schienenprofil, Eisen verkupfert, in H0, 2,5 mm; BR 01 0503-1 mit Öltender u. Boxpokrädern in H0; Lokgehäuse od. kompl. Lok T 334, rot, in TT; Schnellzugwg, silber mit blauen Streifen.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche von G. Feuereissen

„Reisen mit der Dampfbahn"

Zuschriften an
Rudolf Schreiber
9900 Plauen
Obstgartenweg 2

Biete „Der Modelleisenbahner" 1979–1981, ungeb., Jg. 6,– M,
Trost: „Kl. Eisenbahn – ganz groß" und „– ganz raffiniert", je 10,– M
Gerlach: „Modellbahnanlagen", 12,– M.
Suche „Schmalspurbahn-Archiv"

Gerstner, 9570 Zwickau
Mozartstraße 12

Biete Eisenbahnjahrbücher 1974, 75, 77, „Dampflok-Archiv" 1 und 4, „Die Schmalspurbahnen der OL", „Deutsche Dampflokomotiven gestern und heute", „Modelleisenbahner" 2. Jahrg.

Suche: „Reisen mit der Dampfbahn" und ähnl., nur Tausch.

G. Richter, 9212 Niederbobritzsch
Nr. 201 c

Ellok-Veteranen

Das Gotthardbahn-Jubiläum ist Anlaß, ein Modell des SBB-Krokodils Ce 6/8 vorzustellen. In der Werkstatt von Günter Lehnert aus Dresden entstand diese Lokomotive in der Nenngröße H0. Freund Kroschunow, Mitglied der AG 4/18 Eisenberg/Thür., baute je ein H0-Modell der E 92 und E 52. Wenn auch diese Fahrzeuge bei der DRG nur in geringer Stückzahl im Einsatz waren, dokumentierten sie doch die Vielfalt der Ellok-Konstruktionen beim Vorbild in den 20er Jahren.

Selbst gebaut

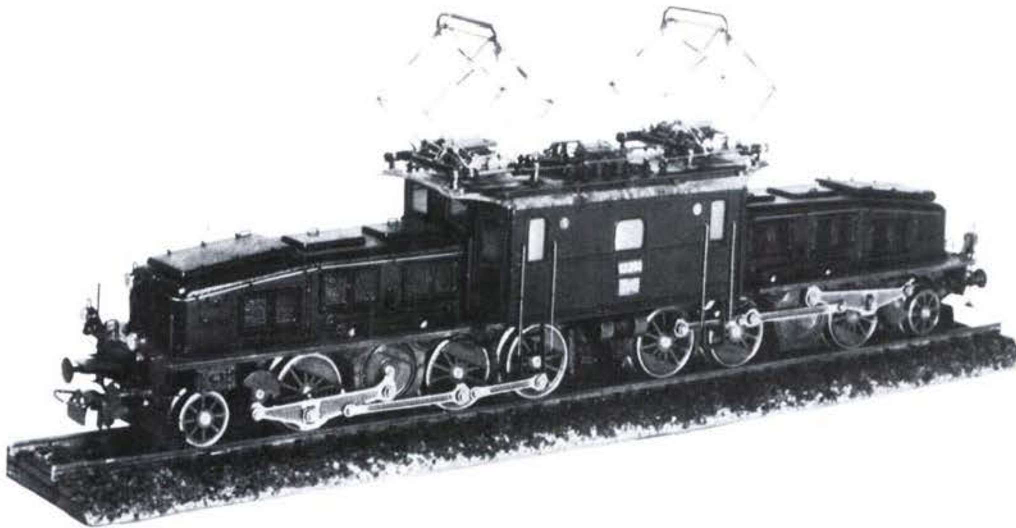


Bild 1 Die elektrische Güterzuglokomotive der Schweizerischen Bundesbahn Ce 6/8 (Krokodil) in H0. Außer Motor, Kupplungen und einigen Zahnrädern sind alle anderen Teile aus Messingblech und die Lüfterjalousien aus Epasol in Handarbeit hergestellt worden. Je Drehgestell werden 2 Achsen über Zahnräder und die dritte Achse über Kuppelstangen angetrieben.

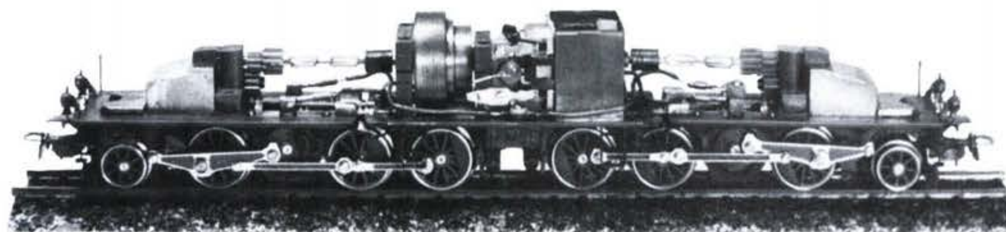
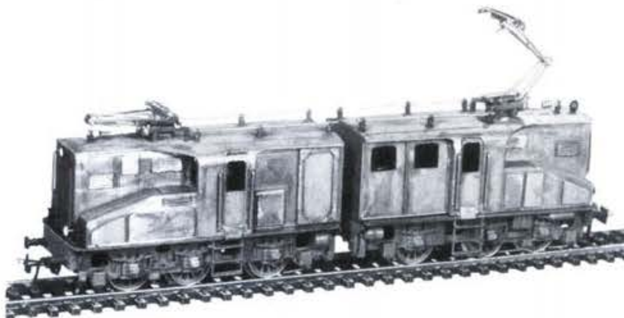
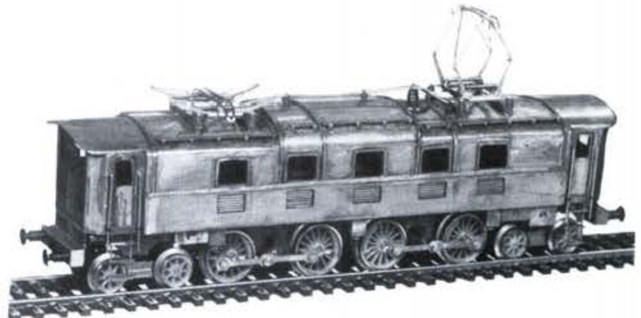


Bild 2 Das Modell ohne Gehäuse. Die Stromabnahme erfolgt durch Schleifer an der ersten und zweiten Achse jedes Drehgestells. Das Modell kann auch über Oberleitung betrieben werden. Durch die Schwungmasse wird ein gleichmäßiger Lauf über Weichen und Kreuzungen erzielt.





Bilder 3 und 4 Auch die E 92 und E 52 entstanden überwiegend aus Messingblech. Motoren und Radsätze wurden aus handelsüblichen Teilen hergestellt. Beide Fahrzeuge müssen noch dekoriert werden.

Fotos: G. Lehnert, Dresden (2), H. Marek, Eisenberg (2)

ISSN 0026-7422



1





2

3





4